Влада – Радам!

ГОЛОС УКРАЇНИ

ГАЗЕТА ВЕРХОВНОЇ РАДИ УКРАЇНИ



№ 127 (1127) ♦ Середа, 12 липня 1995 року ♦ Ціна договірна

Зміни будуть. Але чи торкнуться вони освіти?

Парламентська хроніка
Ранкове засідання 11 липня

Півгодини народні депутати присвятили обговоренню порядку денного роботи ВР на цей тиждень. Судячи з питань, запланованих до розгляду протягом 11—14 липня, парламентський тиждень обіцяє бути не лише напруженим, а й цікавим. Адже серед кількох десятків питань, що їх слухатимуть протягом цього тижня, такі непересічні й довгоочікувані, як проект закону України «Про боротьбу з корупцією» у другому читанні, про формування Конституційного суду України, про постанову ВР України «Про підсумки роботи спеціальної депутатської слідчої комісії ВР України з перевірки діяльності Генеральної прокуратури України» від 21 червня 1995 року № 236, заплановано також день уряду, на якому буде заслухано роботу виконавчої влади з проведення цьогорічних жнив, компенсації заощаджень населенню та ряд інших.

(Закінчення на 2-й стор.).

Засудити сепаратизм

Президент України Леонід Кучма прийняв президента американського екуменічного фонду «Заклик свідомості» Артура Шнайєра.

У ході розмови було порушено широке коло питань. Артур Шнайєр дав високу оцінку реформаторського курсу глави нашої держави, розвитку відносин між Україною і США, перебудові в Україні за роки її незалежності.

Леонід Кучма погодився зі своїм співрозмовником, що важливу роль у підтримці реформ в Україні, їх роз'ясненні за межами України мають відіграти вихідці з України, які нині проживають в багатьох країнах світу.

Значна увага була приділена розвитку подій на Балканах. Як зазначив Президент України, виходячи з уроків цього конфлікту, сьогодні потрібно на всіх рівнях засудити сепаратизм і бажання переглянути кордони.

Президент Ізраїлю побажав співробітництва

У ході візиту міністра закордонних справ України Геннадія Удовенка до Ізраїлю відбулася його зустріч з Президентом цієї держави Езером Вейцманом.

Під час дружньої й ділової бесіди було обговорено питання, пов'язане з нинішнім станом та перспективами взаємин наших країн у політичній, економічній та гуманітарній сферах життя. Відзначалося, що темпи розвитку й поглиблення цих взаємин, хоча вони значні й стабільні, поки що не можуть задовольнити жодної із сторін. Потрібні нові зусилля на державному рівні.

Езер Вейцман висловив побажання щодо конкретних кроків, які мають зробити обидві країни назустріч одна одній. Ділові кола Ізраїлю, зазначив Президент, готові підтримати Україну і будуть підтримувати на шляху розбудови її незалежності.

Прем'єра рубрики:
Вітчизняний стиль



У кожній країні є галузі виробництва, якими з повним правом може пишатися нація. Скажімо, американські літаки і автомобілі, японська обчислювальна техніка, німецькі побутові машини...

Ми ж без перебільшень можемо пишатися вітчизняним суднобудуванням, центр якого міститься у Миколаєві. Марна справа перелічувати назви суден, які будувалися на верф'ях трьох заводів південного міста. Та варто згадати про серію авіаносців, збудованих на Чорноморському суднобудівному заводі. Вони дивували своєю досконалістю, розмірами, судноплавними якостями. Що казати: коштів на військові замовлення у колишньому СРСР не шкодували.

Після проголошення незалежності України суднобудівна галузь деякий час була у розпачі: військових замовлень немає, а на траулери, рефрижератори попиту обмаль. Проте продукція українських корабелів була відома у світі. Першими приїхали на Чорноморський суднобудівний завод представники грецької фірми «Авін», яка входить до фінансово-промислової групи Вардіноянніcів. Вони підписали угоду на спорудження 18 траулерів водотоннажністю по 45 тисяч тонн кожний.

І ось недавно перший танкер-продуктовоз «Кріті амбер» був переданий грецькій стороні. На стапелях будуються ще чотири **(див. фото)**. А фірма «Авін» готує до підписання новий контракт. За ним миколаївці будуватимуть танкери більшої водотоннажності — дедвейт 95 тисяч тонн. І всі ми маємо пишатися цим, бо кораблі, які заходять майже у всі порти світу, — візитна картка нашої держави. А будують їх прості робітники. Як-от судноскладальник Володимир Стельмах **(див. фото)**, який приїхав до Миколаєва з Житомирщини. Він і його товариші саме й дбають про вітчизняну марку суднобудування.

Фото Олександра КРЕМКА.

Інші матеріали під прем'єрною рубрикою «Вітчизняний стиль» читайте на 3-й стор.

Навідник Шмаров, готуйтеся до бою

Закінчився візит української військової делегації на чолі з міністром оборони Валерієм Шмаровим до Сполучених Штатів Америки.

Протягом кількох днів члени делегації знайомилися з системою підготовки американських військовослужбовців безпосередньо у частинах та на кораблях. Зокрема, керівник військового відомства України високо оцінив можливості навчального центру підготовки командно-штабних фахівців Сухопутних військ у Форті Нокс (штат Кентуккі). До речі, там Валерій Шмаров та Уільям Перрі взяли участь у ротних тактичних навчаннях, які було розіграно за допомогою комп'ютерних систем. Міністри діяли в складі одного екіпажу, де командиром був У.Перрі, а навідником — В.Шмаров.

На завершення візиту пройшов ряд зустрічей з представниками різних установ і організацій.

Офіцери вимагають

Перебування на терені України та в її територіальних водах російських військових формувань стане причиною напруженості й нестабільності — так говориться у заяві Спілки офіцерів України з приводу угоди між двома державами щодо Чорноморського флоту.

Спілка офіцерів України звертається до Верховної Ради із закликом прийняти закон про статус іноземних військ на території України і доручити уряду укласти угоду між Україною та Росією про строки і порядок виведення російських військ із нашої держави.

У номер

Указами Президента України призначено:

КЛІМЧУКА Бориса Петровича — голову Волинської обласної Ради — головою Волинської обласної державної адміністрації

МАЛИНОВСЬКОГО Антона Станіславовича — голову Житомирської обласної Ради — головою Житомирської обласної державної адміністрації

ПОХВАЛЬСЬКОГО В'ячеслава Володимировича — голову Запорізької обласної Ради — головою Запорізької обласної державної адміністрації

СУХОМЛИНА Миколу Олексійовича — голову Кіровоградської обласної Ради — головою Кіровоградської обласної державної адміністрації

ГОРИНЯ Миколу Миколайовича — голову Львівської обласної Ради — головою Львівської обласної державної адміністрації

ЗАЛУДЯКА Миколу Івановича — голову Полтавської обласної Ради — головою Полтавської обласної державної адміністрації

ВАСИЛИШИНА Романа Даниловича — голову Рівненської обласної Ради — головою Рівненської обласної державної адміністрації

ЄПІФАНОВА Анатолія Олександровича — голову Сумської обласної Ради — головою Сумської обласної державної адміністрації

МАСЕЛЬСЬКОГО Олександра Степановича — голову Харківської обласної Ради — головою Харківської обласної державної адміністрації

ГУСЕЛЬНИКОВА Євгена Яковича — голову Хмельницької обласної Ради — головою Хмельницької обласної державної адміністрації

ЦИБЕНКА Василя Григоровича — голову Черкаської обласної Ради — головою Черкаської обласної державної адміністрації.

Про події в Чечні інформуватиме комітет

Колишні представники Демократичного Союзу з усіх регіонів півострова створили Кримський комітет солідарності з чеченською революцією. Координатором комітету став севастополець Олег Софяник. Передбачають, що новостворений комітет інформуватиме мешканців півострова про всі процеси, що відбуваються в Чечні, й формуватиме громадську думку на півострові.

Компас політичного життя вказує новий напрям. На вибори?

Як завжди, напередодні нового парламентського сесійного тижня під головуванням Олександра Мороза відбулося засідання Президії Верховної Ради України.

Порядок денний був насичений, а обговорення — бурхливе. Комісії пропонували до розгляду підготовлені законопроекти, всіляко аргументуючи необхідність їхнього ухвалення на сесії.

Чи не найбільше суперечок викликав проект Закону «Про вибори народних депутатів України». Голова Комісії з питань правової політики та судово-правової реформи В. Стретович змушений був зачитати навіть постанови ВР, аби переконати колег, зокрема із Комісії з питань державного будівництва, діяльності Рад і самоврядування, в тому, що цей законопроект треба розглянути в першому читанні. Він звернув увагу на нові особливості виборів найвищого законодавчого органу.

Народний депутат С. Михайленко навів такі аргументи:

— Закон треба негайно прийняти, аби вибори не застигли зненацька нинішню Верховну Раду. І оскільки я подав законопроект першим, то й маю виступити із доповіддю.

— Фракція комуністів взяла активну участь у розробленні законопроекту, — стверджував її керівник П. Симоненко. — Але його потрібно відправити на вивчення у комісії, насамперед з питань прав людини. Бо він порушує право службовців на участь у виборах.

Це була найпалкіша, напевно, і найтриваліша дискусія. Однак і вона набула логічного завершення. Голова Верховної Ради запропонував направити законопроект на розгляд комісій і фракцій і винести на обговорення сесії. Цю пропозицію і прийняли члени Президії.

Не менш бурхливим було обговорення проекту закону «Про внесення змін і доповнень до Державного бюджету України на 1995 рік». Голова Комісії з питань бюджету М. Азаров переконував присутніх, що відповідно до Регламенту Верховна Рада має право вносити корективи у державний фінансовий план. Проте більшість членів Президії не погодилася з тим, що для розгляду цього важливого документа достатньо листа за підписом Прем'єр-міністра Євгена Марчука. Окрім усього, у ньому йдеться про збільшення грошової емісії на 22 трильйони карбованців.

— Знову ми будемо крайніми.., — обурювалися члени Президії.

— Треба, щоб перед нами виступив Президент і пояснив, для чого збільшувати емісію. Тим паче, хай пояснить, чи це і є та корекція реформ, — таку позицію висловив координатор депутатської групи «Реформи» Сергій Соболев.

Більшість членів Президії пристала на пропозицію Олександра Мороза направити листа Президентові України, аби Леонід Кучма аргументував необхідність змін і доповнень бюджету-95, у тому числі збільшення грошової емісії.

На засіданні Президії Верховної Ради розглянуто ряд інших важливих питань державного життя України.

Володимир КОРОЛЮК.

Зміни будуть. Але чи торкнуться вони освіти?

(Початок на 1-й стор.).

Після затвердження порядку денного роботи сесії парламентарі приступили до слухання питання про проект закону України «Про внесення змін і доповнень до Закону «Про освіту». З доповіді міністра освіти М. Згуровського стало зрозуміло, що до закону внесено чимало докорінних змін і доповнень, нових статей. По суті, це нова редакція закону «Про освіту». Зокрема, з першого липня мають припинити своє існування створені минулими роками вузи та навчальні заклади з різними формами власності, які не мають відповідної ліцензії, а таких з



200 — більшість і навчання в них далеко не завжди відповідає вимогам вищих навчальних закладів. Пропоновано, щоб нові вузи створювали на підставі відповідних постанов Кабінету міністрів. Замість обов'язкового навчання в школах до 15-річного віку пропоновано внести статтю, в основі якої державна гарантія здобуття загальної середньої освіти. У поданому проекті чимало інших нововведень.

Зі співдоповіддю від Комісії з питань науки і народної освіти виступив народний депутат В. Сторіжко.

І хоча особливих емоцій обговорення проекту закону не спричинило, в першому читанні його схвалили лише з третьої спроби, та й, очевидно, завдяки тому, що питання поставили на поіменне голосування.

Далі ВР приступила до слухання у другому читанні питання про проект закону України «Про боротьбу з корупцією».

Василь ТУГЛУК.

Фото Олександра КЛИМЕНКА.

КВАРТИРУ В КИЄВІ — ЗА РІК. УТОПІЯ? РЕАЛЬНІСТЬ!

або Чому ми маємо бути зацікавлені у процвітанні корпорації «Київміськбуд»



Нині про труднощі вміє говорити кожен — від керівника найвищого рангу до рядового робітника. І вони справді є. Різниця лише в одному — хтось шукає вихід з ситуації, напружено працює, а більшість чекає на те, що це за них зробить якщо не Президент України, то принаймні їх безпосередній керівник.

Корпорація «Київміськбуд», і зокрема її керівництво, належить до тих, хто не чекає, так би мовити, доки впаде манна небесна, а працює. Безперечно, проблем у 45-тисячного колективу вистачає. Це і неплатежі міста за зведене житло, Мінчорнобиля за об'єкти для евакуйованих з Чорнобильської зони, це й відмова багатьох промислових підприємств і організацій від будівництва житла через відсутність коштів і багато іншого, яке є відображенням кризи у суспільстві.

Однак корпорація обрала для себе не так ходіння по колу і вибивання субсидій чи коштів з боржників, як розвиток по спіралі. Бо президент корпорації Володимир Поляченко і його команда однодумців чітко усвідомлюють — під лежачий камінь вода не тече, а те, що було звичне вчора, — не може задовольнити колектив сьогодні. Тобто працювати вирішили на перспективу. Щодо робочого дня, то керівники його собі подовжили до 14–16 годин на добу. І ніхто не ремствує, бо розуміє — якщо розпадеться колектив, який за 40 років існування має чимало напрацювань, в якому трудяться тисячі висококласних фахівців, то відродити його потім буде неможливо. Бо хто-хто, а будівельники добре знають, що руйнувати й будувати — це зовсім незіставні речі.

Тож завдяки нетрадиційним підходам до розв'язання проблем і народилася на світ нестандартна ідея, що її нині в корпорації успішно втілюють у життя і яка може стати багатообіцяльною перспективою як для будівельників, так і для тих, хто жде не діждеться житла в Києві. І не лише в Києві, бо досвід корпорації заслуговує на широке поширення і підтримку в державі. Але про все до ладу.

Під час нещодавніх відвідин «Київміськбуду», ознайомлення з новою справою, яку тут започаткували вперше в Україні, голова Київської міської Ради народних депутатів Леонід Косаківський житлові облігації, випуск яких і становить зміст новації, назвав справою, гідною наслідування і поширення. Безумовно, як зазначив Леонід Григорович, людей, які обпеклися на трастах, нині важко переконати, що з'явився партнер, на якого можна покластися. Але ж у цьому випадку гарантом дотримання зобов'язань виступає держава в особі міської влади та корпорація, власність якої оцінюється в десятки трильйонів карбованців.

Але, судячи з даних, представлених для Леоніда Косаківського та журналістів новоствореним банком корпорації, багато людей вже повірило в нову справу. Хоча, як зазначив Станіслав Сташевський — перший віце-президент «Київміськбуду» (один з ініціаторів і генераторів втілення цієї ідеї в життя), — перш ніж купити житлові облігації, дехто навідувався, придивлявся до нової справи по кілька разів.

Але як така, що має добру славу, вона скоро стала знана й за межами Києва. Охочих придбати облігації виявилося чимало як в інших областях України, так і поза її межами. І зрозуміло чому. Адже людина, яка купує облігацію, надійно захищає свої кошти від інфляції. Нині вона платить за кожний квадратний метр житла 30 мільйонів карбованців за фактичної вартості 44 мільйони. Завважимо, що вартість будівництва і житла через рік прогнозовано зросте у 3 — 3,5 раза.

Припустимо, у вас уже куплено житлових облігацій на повну вартість квартири, але ви хочете вихати. Що робити в такому разі? Приходите до банку корпорації «Аркада», здаєте їх і натомість отримуєте гроші. Але вже не ту суму, що вклали, а значно більшу, бо до того часу вартість облігацій зросте.

Чому саме до банку корпорації? А тому, що «Київміськбуд» дбає передусім про конкретного киянина і проти того, щоб квартири скупили ті, хто має значні кошти і може використовувати придбане житло не за призначенням. У разі, якщо людина викупила облігації, вартості яких не вистачає на придбання потрібної квартири, то під час наступного випуску вона обміняє їх на нові житлові облігації.

Чому люди відгукнулися і повірили в нову справу? Та тому, що квартири тут значно дешевші, ніж на ринку, і є гарантія отримати їх через рік. Останнє — теж цілком реальна справа. Адже перші два десятиповерхові будинки під цю програму стануть до ладу в І півріччі наступного, а всю програму буде виконано у ІІ півріччі 1996 року.

А для тих, хто вважає, що ці облігації є єдиним порятунком для корпорації, скажу одразу — це не так. Кошти від них — лише десята частина від вартості всього будівництва, що його веде корпорація. Однак ця справа безумовно вигідна передовсім тим, хто потребує житла, і, звичайно, будівельникам, які нині теж зазнають труднощів. Отже, вони взаємозалежні. А тому можна певно твердити: маємо бути зацікавлені в підтримці корпорації. Бо якщо житиме «Київміськбуд» — житимуть по-людськи і кияни.

У наступних числах газета повернеться до цієї теми і запрошує всіх зацікавлених до розмови.

Василь ТУГЛУК.

На знімку: голова Київміськради Леонід Косаківський, член правління Нацбанку України, начальник управління Національного банку по Києву і Київській області Олександр Сорокін, президент корпорації «Київміськбуд» Володимир Поляченко під час зустрічі в корпорації.

Фото Віталія ЗІБАРОВА.

Знайомтеся: нова рубрика

ВІТЧИЗНЯНИЙ СТИЛЬ

Коли вітчизняна економіка занепадає або перебуває в стані кризи, або бореться за ширше місце під сонцем, то лідери держави і всі свідомі громадяни, всі справжні патріоти що роблять? Правильно! Всіляко сприяють вітчизняній економіці. Різними засобами, але — сприяють.

У тому числі і в такий-от спосіб: патріотом Америки (США) має більше підстав зватися той, хто на американському чи іншому ринку купує американський, а не японський автомобіль, американський, а не європейський костюм, вітчизняні, а не імпортні меблі, харчі, верстати, будматеріали тощо. І для політиків, і для інших діячів (бо вони подають приклад) надзвичайно важливо, особливо в періоди ускладнень у вітчизняній економіці, купувати все вітчизняне — від краватки до авто. Це вважається гарним тоном, бо це підтримує, інвестує вітчизняного товаровиробника, який за рахунок цього розвивається, підвищує якість.

А що, скажімо, в офісах наших державних і недержавних підприємств? Чиї меблі? Чиє устаткування? Приклади можна називати й далі. Хто ж підтримає вітчизняного товаровиробника? Чи будемо й далі жувати вилежані зарубіжні ерзаци, а не своє і свіже? Чи будемо й далі скочуватися на рівень сировинного додатку?

«Голос України» започатковує рубрику й тему — **Вітчизняний стиль**. І вестиме її прискіпливо й послідовно.

Кажуть, Україна й досі не має державотворчої ідеології. То, може, свідоме, патріотичне ставлення до своїх товарів, а отже, і до своєї економіки стане однією з її складових?

Через ставлення до вітчизняного товаровиробника ми постараємося показати, хто справді сприяє виходу з кризи, розвитку України, а хто віддає наш внутрішній ринок і стимулює товаровиробників інших країн до його повного завоювання.

Товари з інших країн нам потрібні. Але в розумних межах. Але лише ті, яких ми не виробляємо. Інакше, за умов розвитку нинішньої тенденції, ми залишимо нашим дітям і онукам лише колосальні борги.

Отож, за **вітчизняний стиль**. Модним і престижним має стати **вітчизняний товар**. На повагу заслуговує той, хто обирає його серед інших.

Україна наша славна не лише салом, варениками та вишиванками. Є й ще дещо. Пошукаємо разом?

Сергій ПРАВДЕНКО.

Як Денисюк Пентагону підсобив

Ще з древніх часів мудрі правителі й політики знали прописну істину: держава не може процвітати без сильної армії. Так сталося, що Україна успадкувала два потужні стратегічні з'єднання, з чим не могли не рахуватися провідні держави Заходу.

Разом з тим витрати на утримання ракетників, за твердженням генерал-полковника Михтюка, становили лише два відсотки від загального військового бюджету. Тобто, за порівняно малі кошти (скоротивши неефективні формування) можна було б утримувати високий політичний рейтинг України. Але кому ж, крім власного народу, це могло бути вигідно?!

І країни НАТО, передусім США, зробили все, щоб знищити цей ефективний оборонний щит. За ліквідацію 43-ї ракетної армії Штати пообіцяли 50 млн. доларів на житло для військовослужбовців. Але ті гроші пішли не нашим будівельникам, що збільшило б кількість квартир, а компаніям Америки. Одне слово, офіцерам дістанеться близько 150 квартир. У майбутньому.

Багато це чи мало в обмін на нашу безпеку? Над цим не раз розмірковував і генеральний директор виробничого об'єднання «Текстерно» Степан Денисюк. А нещодавно на практиці продемонстрував своє ставлення до заокеанських обіцянок. У будинку, спорудженому на кошти об'єднання, виділили 14 квартир військовослужбовцям.

Один з військових з цього приводу сказав:

— Денисюк утер носа Пентагону і показав ціну не тільки обіцянок, але й коштів. Бо отаких десять Степанів Григоровичів могли б зберегти Україні могутність. Якби тільки не наше політичне плазування перед закордоном.

Цю точку зору поділяють і у Всеукраїнській спілці бездомних військовослужбовців, яка через місцеві засоби масової інформації висловила щиру вдячність трудовому колективу «Текстерно».

Михайло ВАСИЛАШКО.
Тернопіль.

Олії у нас завжди вистачало. І вистачатиме

В Україні налічується двадцять олійно-екстрактних підприємств донедавна приблизно тотожної потужності, дніпропетровське — одне з них. Але за підсумками попереднього року на його долю припала майже чверть виробленої всіма продукції. І в першому півріччі нинішнього року тут ще аж на сорок відсотків збільшили випуск олії.

Наче нічого дивного, бо ж олії у нас завжди вистачало. Зараз сприймається це як мало не унікальне явище. Всюди скорочується виробництво, Україна фатально опиняється в незавидному становищі, що незабором і сало завозитиме імпортне, а у Дніпропетровську — навпаки — мають намір споживати тільки свою олію.

Ще вчора Україна саме олією та цукром торгувала з сусідніми країнами, а потенційно спроможна і хлібом засипати сусідів. То скільки ж можна нарікати на труднощі та клянчитися Заходу, наче ми невдахи і жебраки? Досить!

Такий висновок підказує акціонерне товариство з іноземними інвестиціями «Дніпропетровський олійно-екстрактний завод».

У 1987 році цехи тут перевели на колективний підряд. Відразу скоротилися простої, зросла продуктивність, а витратність виробництва знизилася. В наступному колектив узяв підприємство в оренду. І протягом чотирьох літ заробив стільки, що за власні кошти оновив, модернізував технологічне обладнання, підготовчо-пресовий цех реконструював повністю. І відклав достатньо зі своїх прибутків на майбутній викуп підприємства у колективну власність.

Приватизація відбулася в середині позаминулого року. Але зверніть увагу: тут зрозуміли, що це зовсім не значить, наче далі настануть золоті часи. Оманлива ілюзія — сподіватися, ніби роздержавлення схоже на чарівну паличку. Воно лише створює шанс, яким ще треба зуміти скористатися.

В даному разі ось про що мова: Україна традиційно збувала переважно — на дев'яносто відсотків — нерафіновану і нефасовану олію. І хоч вона за якістю навіть переважає найвибагливіші стандарти, коштує на світовому ринку ледве не вдвічі дешевше. З нашої «сировини» зарубіжні партнери мають ні за що близько двохсот доларів на тонні.

— Але щоб змінити ситуацію і спрямувати щедру і чесно зароблену валюту додому, потрібні кошти, яких і у нас катма, і від держави марно чекати, — говорить голова правління акціонерного товариства Олександр Журид. — Так ми остаточно переконалися, що без іноземних інвестицій не обійтися...

Не спішіть за інерцією гукати, наче таким ось робом розпродується Україна. Пора метикувати і в усьому знати свою вигоду. Економісти заводу підрахували: уже через рік державна скарбниця матиме від заводу — причому валютою — набагато більше, ніж втратить за рік купонами, надавши акціонерному товариству з іноземними інвестиціями відповідні пільги. Якщо цей курс спрямувати на всю олійно-жирову галузь України, то ми і себе забезпечуватимемо запашною продукцією, і за валюту продаватимемо щороку не менше 450 тисяч тонн.

Для цього едине, на чому ретельно й прискіпливо зосередилися, то це на виборі інвестора. Шкода, що ні Кабінет міністрів, ні наші, скажімо, посольства за кордоном не надають стосовно цього досі вичерпної інформації. «Розвідкою» ніхто не займається, доводиться самим. Добре, що швейцарська фірма «Ілтахолдинг» дійсно виявилася надійною, як заводчани і з'ясували наперед.

Мусимо говорити й про інше. Мільйон доларів, отриманих дніпропетровцями — один з п'ятдесяти двох, які отримали від іноземних фірм загалом усі тисяча чотириста підприємств харчової промисловості України. Тільки ось п'ятдесят з них дісталися... тютюновим фабрикам.

Натомість дніпропетровцям сьогодні уже й інші іноземні фірми та банки пропонують інвестиції — можна вибирати, ось тільки в цій справі будь пильним. Олександра Журида та його команду сприймають всерйоз. Уже замовлено і з середини серпня почне надходити нове імпортне обладнання для очищення олійного насіння та відбілення самої продукції. За рік намічено спорудити, по суті, другу чергу заводу, яка виведе його в найпомітніші. Сусіди швидко збагнуть, що ліпше знову з України завозити олію.

Робітників зрозуміти неважко: сімнадцять мільйонів на місяць з іншими доплатами соціальної підтримки — це сьогодні непогано. Поскаржилися на одне-єдине: надто зачастили сюди всілякі ревізори та перевіряючі. По тричотири комісії на місяць. З одного боку, наче все правильно: зовнішньоекономічна діяльність, валюта... Та з іншого — давно ж пересвідчилися, що все гаразд, навіщо знову заважати людям?

То чи не час зібрати докупи усі довідки, старанно написані численними перевіряючими Дніпропетровського олійно-екстрактного заводу, і сказати, що насправді це — узагальнення досвіду ринкових реформ, котрий варто поширювати? Поки ще не везуть нам з-за кордону олію, цукор, сало, як ото везуть набагато гірший за «Оленку» «Снікерс»...

Микола НЕЧИПОРЕНКО.
Дніпропетровськ.

Склади тріщать від товарів

Але про них мало хто знає

На Романівському склозаводі нагромадилося сортового посуду на 40 мільярдів карбованців, на Городницькому фарфоровому заводі — на 46 мільярдів. Тканин лежить на складах Житомирського льонозаводу на 200 мільярдів карбованців. Шкірсировини на 256 мільярдів не може реалізувати Бердичівське шкіроб'єднання. Житомирське АТ «Україна» має на 110 мільярдів панчішно-шкарпеткових виробів, АТ «Крок» — на 33 мільярди жіночого, чоловічого та дитячого взуття, АТ «Верстатуніверсалмаш» — на 18 мільярдів самих тільки замочно-залізних виробів і автозапчастин. Чого тільки немає в переліку продукції, яку важко стало реалізовувати: від паперу для друкарських машинок до складної техніки.

— Промисловість може запрацювати хоч завтра. Потрібно тільки поквапити збут продукції. Звичайно, головна перепона — брак коштів у потенційних покупців. Але ж не менше б'є по виробниках і брак інформації, — так вважає Леонід Северинчук, який в апараті обласної Ради відповідає за міжрегіональні зв'язки.

Свою думку аргументує так. Раніше був держплан. Він розподіляв усе — від сировини до готової продукції. Підприємству залишалося одне — виробляти. А в умовах капіталізму все побудовано на маркетингу та рекламі. А в нас вивченням ринку ніхто ніколи не займався. Коли ми відмовилися від планово розподільчої системи, на підприємствах відділи збуту перейменували у відділи маркетингу. Але змінити назву — ще не означає працювати по-новому...

На обласному рівні швидко відчули це. Саме тому при облвиконкомі з'явилися де відділи, де сектори, які займаються міжрегіональними зв'язками. Почали з елементарного — зведення воєдино даних про виробників та їхню продукцію. У Л.Северинчука лежать такі довідкові матеріали, підготовлені в Луганській, Вінницькій, Волинській, близькозарубіжних Брянській, Гомельській областях тощо. А для партнерів — вітчизняних і зарубіжних — підготовлено узагальнений матеріал «Житомирщина пропонує», готується більш детальна інформація по кожному підприємству.

Якщо одна й та сама ідея спала на думку багатьом, причому в різних державах, значить, її підказало саме життя.

Інформації про можливих ділових партнерів справді бракує. Нещодавно до корпункту «Голосу України» в Житомирі подзвонили з Одещини. А причиною стала опублікована в газеті кореспонденція з одного з оборонних підприємств Житомирської області, яке активно здійснює конверсію. Просили адресу й телефони цього заводу, бо з газети вперше довідалися, що таке підприємство взагалі існує і налагодило випуск саме того обладнання, яке цікавить одеситів...

Факт незаперечний: багатьом підприємствам просто не до снаги по-справжньому займатися маркетингом і рекламою в умовах, коли вони «сидять на картотеці». Тому Л.Северинчук переконаний, що назріла потреба в логічному завершенні того, що вже зроблено в областях для розвитку міжрегіональних зв'язків: необхідно створити своєрідний республіканський інформаційний центр, у банк даних якого надходила б найрізноманітніша інформація і була доступна для ділових кіл.

— Хай навіть той чи інший вид продукції сьогодні справді не може знайти збуту в Україні. Але ж серед виробів є й такі, що могли б конкурувати на зовнішньому ринку. Та чи знає про них потенційний зарубіжний покупець? — запитує Л.Северинчук.

Зрештою, йдеться не тільки про реалізацію тієї продукції, яку вже виготовлено. Відсутність попиту на те, що випускалося раніше, змушує колективи братися за зовсім нові для них вироби. А це не так просто. Недарма Президент, відвідавши кілька областей, висловлював подив, бо скрізь йому повідомляли, що розпочали випуск одного й того самого виду сільськогосподарської техніки...

Ніщо не коштує так дорого, як інформація. Та ще дорожче обходиться її брак...

Олексій КАВУН.
Житомир.



На знімку: У приміщенні Верховної Ради відбулась виставка промислових товарів, що випускаються підприємствами Закарпатської області. Фотоапарат нашого кореспондента Олександра Клименка зафіксував лише невеличку частину експозиції. Ці товари ніскільки не поступаються зарубіжним. А то й перевершують.

Фото Олександра КЛИМЕНКА.

ПРИЇЖДЖИЙ ПАН НАМ УКАЖЕ?

Погляд одеського провінціала

***У** ТРАВНІ нинішнього року Одесу вшанував своєю присутністю доктор економічних наук з Голландії Омелян Кушпета. Тим, хто зібрався на зустріч, голландський професор доводив, що ринкова економіка — найефективніша. І основний її важіль — приватизація. Але, на думку Омеляна Кушпети, при переході до ринку нам дуже важливо змінити свою психологію, і зовсім неважливо, чиєю власністю при цьому (доки ми будемо зайняті перебудовою своєї психології) стануть об'єкти, що приватизуються.*

Чому нас так старанно ведуть у нетрі підсвідомості? Спробуємо розібратися на конкретних прикладах.

Недавно в Одесі проходив семінар учасників проектів «Приватизація автобусних маршрутів». Проект запропоновано Агентством міжнародного розвитку США (АМР).

Довідка: Статус АМР за своєю важливістю аналогічний статусу особливого міністерства з широкими можливостями і повноваженнями. АМР США — урядова організація, яка відповідає за реалізацію американської політики в усіх країнах світу у сферах, що виходять за рамки компетенції дипломатичного відомства.

Отже, про семінар щодо проекту «Приватизація автобусних маршрутів».

Для координації робіт ним було створено фірму CFED, філії якої охопили одинадцять міст (Одеса, Миколаїв, Херсон, Кіровоград, Донецьк, Харків, Рівне, Луцьк, Хмельницький, Ужгород і Львів). За два роки діяльності створено мережу офісів, асоціацію «Приватні автобусні маршрути України», до якої увійшло 65 підприємств, також відкрито перші приватні маршрути. В Одесі, наприклад, це маршрут № 148 «Грецька площа — вул. Архітекторна» і маршрут № 70 «Одеса—Іллічівськ». За інформацією директора проекту в Україні Джефрі Мартіна, урядом США на цю акцію витрачено 2 млн. доларів.

Підбиваючи підсумки своєї успішної діяльності, Джефрі Мартін запросив на прес-конференцію одеських журналістів. На цій зустрічі присутніх ознайомили з цікавим матеріалом під назвою «Огляд міжнародних інвестиційних установ і програм в Україні».

Згідно з «Оглядом...» в Україні як підрядчики АМР діють: Міжнародний валютний фонд (МВФ), Міжнародна фінансова корпорація (МФК) і Світовий банк. Інтереси МВФ і Світового банку — у сфері макроекономіки: енергетики, природних ресурсів, банківських і фінансових систем, приватизації тощо. МФК займається питаннями конкретної приватизації. Ці організації надають довгострокові кредити тільки під гарантії уряду, в даному разі під гарантії уряду України.

В «Огляді...» дано характеристику і конкурентам американців — європейським організаціям. Це — делегація Європейського Союзу в Україні (програма TACIS) та Європейський банк реконструкції і розвитку (ЄБРР). Перша організація пропонує проекти, друга їх кредитує.

Програми TACIS реалізують проекти з реструктуризації транспорту, телекомунікацій, промислових і сільськогосподарських підприємств. Автори «Огляду...» ненабридливо відзначають, що ЄБРР за одними і тими ж програмами TACIS надав Україні коштів у півтора раза менше, ніж, приміром, Румунії. Далі в «Огляді...» зазначається, що, незважаючи на рекламу про підтримку приватного бізнесу, ЄБРР переважно дає свої позики під гарантії регіональних властей. Окрім того, відзначають упорядники «Огляду...», оцінку бізнес-планів, що претендують на кредити, ЄБРР довіряє лише своїм консультантам. І їхня робота, вельми недешева, оплачується із суми позики.

Далі в «Огляді...» аналізується проект TACIS з реструктуризації української енергетики. Основний наголос у проекті зроблено на перебудову атомної енергетики. Автори і виконавці проекту — французькі компанії та їхні партнери. Не таємниця, пишуть автори «Огляду...», що Франція — найбільший експортер електроенергії у західноєвропейські країни. Ряд експертів вважає, що французькі компанії прагнуть замінити діючі ядерні реактори своїми, та ще за рахунок позики, яку ЄБРР надасть Україні під цей проект.

Проаналізували автори «Огляду...» і проект TACIS під кодовою назвою 92/TUK0009. Директор проекту Жан-Люк Поже. Основна мета проекту — надати допомогу в розробці юридичних документів і положень для Міністерства транспорту України. В «Огляді...» наголошено, що учасники цього проекту цілком можуть вплинути на створення необхідних правових документів і закласти основу для потреби впроваджувати все нові й нові проекти TACIS.

А це, як ви розумієте, все нові кредити й нові борги.

Другий проект TACIS — 92/TU0016. Він пропонує нове обладнання і заходи з удосконалення експлуатації залізниць. Підрядчиком у цьому проекті є бельгійська компанія «Трансурб». Спільно з компанією «Вольво» вона працює й над виробництвом міських автобусів. В «Огляді...» зазначено, що кілька років тому компанія «Трансурб» реалізувала в Таїланді великомасштабну програму перебудови громадського транспорту на основі автобусів свого виробництва.

Упорядники «Огляду...» попереджають про обережне ставлення до обіцянок ЄБРР, радять розпрощатися з оптимізмом щодо умов виділення кредитів і грантів.

Слід гадати, що коли б подібний «Огляд...» готували працівники ЄБРР або якоїсь організації Європейського Співтовариства, то ми б мали задоволення дізнатися багато чого цікавого про діяльність американських організацій...

Відвідала Одесу й делегація виконавчих директорів Світового банку. Банк надав кредити АТ «Одесам'ясо» (колишній м'ясокомбінат) і селекційно-генетичному інститутові. Тепер міські власті запропонували Світовому банку проінвестувати проекти реконструкції міського транспорту, електричних мереж, міського водопроводу і каналізації. Щоправда, на яких умовах — невідомо. Однак, усім відомо, що одна з умов надання кредитів, які висунув Світовий банк і МВФ урядові України, — перекласти на плечі населення всі витрати з утримання житла, водопостачання, каналізації та інших комунальних послуг.

А комунальні послуги, житло і взагалі нерухомість, земля — сфера діяльності фірми «Падко». Це теж підрядчик АМР. Перший земельний аукціон в Одесі проведено за рекомендацією її експертів. За повідомленням газети «Вечерняя Одесса», на аукціоні ціна одного квадратного метра земельних ділянок у середньому становила 11,4 долара США за стартової 9,7 долара. А на чорному ринку в районі берегової смуги Фонтану ціни на землю сягають 80—100 доларів за 1 кв. м. Торгуємо земелькою, аж гай шумить, безсоромно нехтуючи законами України. Не помічають цього лише Президент України, Верховна Рада і Генпрокуратура.

Подумаймо «за інше», як кажуть в Одесі. Засоби зв'язку, а простіше кажучи, телефон. Ця сфера — СП «Утел» (нині АТ «Утел»), україно-американсько-голландсько-німецьке підприємство. Освоєння цієї сфери перетворило телекомутаційні мережі України в потенційне джерело відпливу економічних, політичних і військових секретів держави. Як обивателям нам, можливо, не все зрозуміло щодо державних секретів, але як споживачі ми добре відчуваємо зростання ціни за користування телефоном. І одна з причин цього зростання — поділ систем зв'язку на міжнародні — міжміські і на внутрішміські — сільські. Перший, прибутковий, шматок забрало собі АТ «Утел». А другий... Внутріміські та сільські підприємства зв'язку завжди були збитковими, але це компенсувалося прибутковістю перших. Тепер прибуток одержує «Утел», а ми, обивателі, оплачуємо утримання і модернізацію внутріміських і сільських мереж.

Однак, що ми все про Одесу та про Україну.

Туреччина. Перед початком освоєння її ринку міжнародним фінансовим капіталом країна була благополучніша за нинішню Україну. За останні 10 років зовнішній борг Туреччини зріс з 10 млрд. американських доларів до 60 млрд. Країна працює на виплати відсотків за позиками.

Мексика. Ох уже ці мильні телесеріали! Як добре в Мексиці! Та виконання програм і рекомендацій МВФ, Світового банку і АМР привело Мексику до фінансового краху. Тепер терміново вишукують 50 млрд. доларів для поліпшення справ.

Знавці наводять, як приклад, Японію, план Маршалла, що дав можливість рядові країн постати з руїн другої світової війни. Це так. Але в основу в тій же Японії або Західній Німеччині було покладено національний капітал, а не іноземний. І сьогодні японські фірми майже окупували авторинок США, а національний, внутрішній, зберегли для свого виробництва. Більшовики після кількох років воєнного комунізму впровадили неп. І за лічені місяці держава ожила. А ми падаємо п'ятий рік. У чому ж секрет? Знову ж у пріоритеті національного капіталу. Та й зовнішню торгівлю держава за непу залишала б у власній монополії. Щоб спокуси не було.

Міжнародне співробітництво, співробітництво економічне, безперечно, необхідні Україні. Але не на шкоду життєвим інтересам нації, тобто народу і держави. Злочинно, загодовуючи економіку зіллям за закордонними рецептами, вести країну до тотального вимирання або бунту.

Тамара СТАРОСТІНА.

Одеса.

УКАЗ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ

Про деякі розпорядження Постійного Представника Президента України в Автономній Республіці Крим

Постійний Представник Президента України в Автономній Республіці Крим видав ряд розпоряджень, які не відповідають законодавству України.

Так, розпорядженнями від 10 жовтня 1994 року № 60 і від 21 квітня 1995 року № 55 призначено на посаду заступника Постійного Представника Президента України в Автономній Республіці Крим Максимова В.М. і Євграфова П.Б., у той час як відповідно до Закону України «Про представництво Президента України в Республіці Крим» заступників Представника призначає Президент України.

Розпорядженням від 31 жовтня 1994 року № 74 посаду заступника Представника Президента України в Автономній Республіці Крим віднесено до другої категорії державних службовців і йому присвоєно 3 ранг. Згідно зі статтею 26 Закону України «Про державну службу» присвоєння рангів, що відповідають посадам другої категорії, провадиться Кабінетом Міністрів України.

З урахуванням наведеного та відповідно до статті 8 Закону України «Про представництво Президента України в Республіці Крим» **постановляю:**

Скасувати розпорядження Представника Президента України в Автономній Республіці Крим від 10 жовтня 1994 року № 60 «Про призначення Максимова В.М. заступником Постійного Представника Президента України в Республіці Крим»; від 21 квітня 1995 року № 55; а також розпорядження від 31 жовтня 1994 року № 74 (в частині присвоєння рангу Максимову В.М.) як такі, що не відповідають законодавству України.

Президент України Л.КУЧМА.

м.Київ,
8 липня 1995 року.

Лист з коментарем

«Котом з мішка» через Україну,

або Ненав'язливий сервіс хорольського «Агросервісу»

Я працюю у сільській спілці водієм. До того ж маю власне господарство. Побачив я, що люди починають купувати собі трактори та сільськогосподарський інвентар, і, продавши трохи худоби й свиней та позичивши грошей, поїхав із своїм дядьком через усю Україну аж у Хорол Полтавської області. Добиралися дві ночі й день. Нарешті зморені дісталися до Хорола. Знайшли акціонерне товариство «Агросервіс».

Нам сказали, що трактори є, їх продають, але спочатку треба в банку переказувати гроші на їхній рахунок. Ми запитали, чи не можна поглянути на ці трактори, бо так виходить, наче купуємо кота в мішку. Нас попередили: поглянути можна, але треба йти майже три кілометри, а банк працює тільки до дванадцятої години. Тож можна не встигнути й потім чекати до наступного дня.

Ми й вирішили спочатку перераховувати гроші, а тоді вже йти одержувати свою покупку. Адже постачальник тракторів — солідна компанія з Китаю.

Переказали гроші, добралися до складу, зустріли там жінку, яка назвала себе тамтешнім начальником, але свого прізвища не сказала. Віддали ми їй накладну, одержану в конторі, із запискою, що ми розрахувалися. От вона усе те забрала, а нам загадала йти до чоловіка, що ходив у загороді. Нехай видасть там трактора, плуга й косарку, бо ми все те придбали.

Цей чоловік видав плуга, косарку, а дійшло до трактора, то запропонував вибирати тільки з чотирьох, які стояли збоку. Вони були не повністю укомплектовані і не повністю справні, з дефектами. Ми почали пручатися, казати, що заплатили за новий і справний трактор, що нам треба їхати ним додому аж вісімсот кілометрів, але на наше казання — нуль уваги. Каже: беріть, що даємо.

Ми так і подумали: купили кота в мішку. Скаржитися нікому. Як не візьмемо те, що дають, то й заплачені гроші пропадуть. Викинуть нас за браму — і на тому гаплик... Рішили брати те, що дають. Узяли трактора. Дійшло до акумулятора — видають сухий. Як таким двигун заведеш?

— Купіть собі десь електроліт і залийте, — така була відповідь.

Довелося шукати в місті організацію, де могли б зарадити нашій біді. Знайшли.

Дійшло діло до інструмента й запчастин, які додають до трактора, косарки й плуга. До так званого «зіпа». А нам кажуть: нема. Мовляв, їм постачають без усього цього.

Але ми знаємо точно, що «зіп» та інструменти додаються до покупки, бо й у нашому, й у сусідніх селах уже купували трактори в Хоролі, то їм усе це видавали. Тому й виявили невдоволення. Тоді нам по-іншому відповіли: вони все це мають, але той «зіп» коштує 50 доларів США.

Доларів у нас не було, щоб заплатити, і такими чужаками ми відчули себе у своїй рідній Україні!

Тут десь узявся директор того «Агросервісу», проте він тільки безпорадно розводив руками. Сказав, правда, щоб видали нам чотири літри солярки. Видно, щоби швидше нас, надокучливих, спекатися.

Випхали нас у дорогу без домкрата, насоса, жодного ключа і без отого «зіпа», за який ще й досі серце болить. І так ми їхали через усю Україну. А через те, що трактор був не зовсім справний, то їхали тільки вдень, а ночами в посадках розкладали вогнища і так грілися. Добиралися до рідного Незнанова дві ночі й три дні.

Ми з дядьком ніколи не забудемо тієї поїздки. А мені й далі душа болить від несправедливості із тим «зіпом», за який правили долари. Підштовхни, редакціє, тих обманщиків із того «Агросервісу», що в Хоролі, нехай вони мені цей «зіп» із запчастинами та інструментом вишлють поштою, а я вже оплачу пересилання. Адже все те входить до ціни за трактор.

З повагою Василь ПРИТУЛА.

Незнанів
Кам'янсько-Бузького району
Львівської області.

Від редакції: *Тяжко в Україні простій людині ставати на ноги. Кожний найменший начальничок намагається щось із неї мати. Це розбій на рівному місці. Давайте, панове з хорольського ненав'язливого сервісу, домовимося: ви зразу ж після цієї публікації повернете Василеві Михайловичу Притулі та іншим покупцям те, що «забули» їм вчасно віддати, і повідомите про це редакцію. Якщо ви з цим не згодні, то майте на увазі, що журналісти редакції будуть змушені діяти рішучіше. Вважаємо також, що буде правильно, якщо Міністерство сільського господарства і продовольства поцікавиться ось такою діяльністю ось таких акціонерних товариств.*

Борис СИДОРЕНКО.

КОДЕКС ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ

РОЗДІЛ І. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

Стаття 1. Завдання Кодексу торговельного мореплавства України

Кодекс торговельного мореплавства України регулює відносини, що виникають з торговельного мореплавства.

Під торговельним мореплавством у цьому Кодексі розуміється діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Стаття 2. Право на торговельне мореплавство

Діяльність, що входить в поняття «торговельне мореплавство» відповідно до статті 1 цього Кодексу, можуть здійснювати суб'єкти підприємницької діяльності, у володінні, користуванні або розпорядженні яких перебувають судна, за наявності у них спеціального дозволу (ліцензії) на цю діяльність, виданого відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 3. Регулювання торговельного мореплавства і умов праці на морському транспорті

Держава здійснює регулювання торговельного мореплавства через Міністерство транспорту України та відповідні центральні органи державної виконавчої влади.

Відповідно до цього Кодексу, інших актів чинного законодавства та міжнародних договорів України Міністерство транспорту України в межах своєї компетенції затверджує правила, інструкції та інші нормативні документи з питань торговельного мореплавства, що є обов'язковими для всіх юридичних та фізичних осіб.

Правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу розробляються за участю заінтересованих міністерств і відомств України і затверджуються Міністерством транспорту України.

Правила перевезення пошти затверджуються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством зв'язку України.

Правила перевезення в прямому змішаному і прямому водному сполученні затверджуються Міністерством транспорту України.

Спеціальні правила експлуатації риболовних суден затверджуються Міністерством рибного господарства України.

Стаття 4. Застосування загальних засад законодавства України

До цивільних, адміністративних, господарських та інших правовідносин, що виникають із торговельного мореплавства і не врегульовані цим Кодексом, відповідно застосовуються правила цивільного, адміністративного, господарського та іншого законодавства України.

Стаття 5. Застосування права у зв'язку з заподіянням судном шкоди

У разі заподіяння судном шкоди, що не передбачена статтями 296 і 314 цього Кодексу, відшкодування завданих збитків регулюються законодавством держави, де мала місце дія або інша обставина, що стала підставою для вимоги про відшкодування шкоди, а якщо шкода заподіяна у відкритому морі, — законодавством держави, під прапором якої плаває судно.

Стаття 6. Застосування іноземного законодавства

Включення в договори, передбачені цим Кодексом, умов про застосування іноземного законодавства і звичаїв торговельного мореплавства дозволяється у разі, коли сторони можуть відповідно до цього Кодексу відступати від його правил.

Стаття 7. Міжнародні договори України з питань торговельного мореплавства

Міжнародні договори України з питань торговельного мореплавства застосовуються в Україні в порядку, передбаченому Законом України «Про міжнародні договори України».

Стаття 8. Вибір суду або арбітражу

Майнові спори, що виникають у зв'язку з договором або іншими цивільно-правовими відносинами, пов'язаними з торговельним мореплавством і віднесеними до компетенції Морської арбітражної комісії при Торгово-промисловій палаті України (Морська арбітражна комісія), розглядаються цією комісією за наявності згоди сторін.

Майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплавством, в якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін, передано на розгляд іноземного суду або арбітражу.

Стаття 9. Розрахункова одиниця

Розрахунковою одиницею, зазначеною у статтях 181, 194, 309, 319, 353 цього Кодексу, є одиниця «спеціального права запозичення», визначена Міжнародним валютним фондом. Суми, зазначені у статтях 181, 194, 309, 319, 353 цього Кодексу, переводяться в національну валюту України за офіційним курсом цієї валюти до одиниці «спеціального права запозичення», що публікується Національним банком України на день створення обмежувального фонду, а якщо обмежувальний фонд не створюється — на день здійснення платежу.

Стаття 10. Державний нагляд за торговельним мореплавством

Державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладається на Міністерство транспорту України, що здійснює контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальної і лоцманської службою.

Державний нагляд за безпекою мореплавства флоту рибної промисловості, дотриманням міжнародних договорів України в галузі регулювання рибоболовства здійснює Міністерство рибного господарства України.

Стаття 11. Тарифи

Тарифи на морське перевезення пасажирів і багажу в прибережному плаванні, а також правила застосування цих тарифів затверджуються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Стаття 12. Відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства

Відведення землі та водного простору для торговельного мореплавства, а також будівництва або будь-якої роботи в зоні дії навігаційного облаштування і морських шляхів повинно бути погоджено з Міністерством транспорту України та місцевими органами влади і самоврядування.

Юридичні і фізичні особи, які порушили правила цієї статті, зобов'язані на вимогу Міністерства транспорту України здійснити в зазначений ним термін за власний рахунок знесення, перенесення або необхідні зміни будівель і споруд, що створюють перешкоди судноплавству або діям засобів навігаційного облаштування.

> **Постанова Верховної Ради України**
>
> **Про порядок введення в дію Кодексу торговельного мореплавства України**
>
> Верховна Рада України постановляє:
>
> 1. Ввести в дію Кодекс торговельного мореплавства України з дня його опублікування.
>
> 2. Кабінету Міністрів України протягом двох місяців внести на розгляд Верховної Ради України пропозиції про приведення законодавчих актів у відповідність з Кодексом торговельного мореплавства України.
>
> **Голова Верховної Ради України О.МОРОЗ**
>
> м. Київ, 9 грудня 1994 року

ГЛАВА 2. СФЕРА ДІЇ КОДЕКСУ ТОРГОВЕЛЬНОГО МОРЕПЛАВСТВА УКРАЇНИ

Стаття 13. Застосування норм Кодексу торговельного мореплавства України

Правила цього Кодексу поширюються:

на морські судна — під час їх прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами, якщо спеціальним законодавством чи міжнародними договорами України не встановлено інше;

на судна внутрішнього плавання — під час їх прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт і у випадках, передбачених статтями 297 і 327 цього Кодексу.

Правила цього Кодексу, за винятком передбачених у ньому випадків, не поширюються на судна, що плавають під військово-морським прапором України.

До морських військових перевезень правила цього Кодексу застосовуються в частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює ці перевезення.

До перевезень у прямому змішаному і прямому водному сполученні, що здійснюються за участю морського транспорту, правила цього Кодексу застосовуються в зазначених у ньому випадках, а також в частині, не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює такі перевезення.

Стаття 14. Колізійні норми

Правила цього Кодексу, що містяться у зазначених нижче розділах і главах, застосовуються:

1) у розділі II «Судно»(за винятком статті 40 цього Кодексу) і в розділі III «Екіпаж судна» — до суден, що зареєстровані в Україні;

2) у розділі IV «Морський порт» — до морських невійськових портів України;

3) у главі 3 «Морська лоцманська служба» розділу IV — до відносин, що виникають у зв'язку з проведенням суден державними морськими лоцманами України на підходах до портів України, в межах вод цих портів, а також між цими портами;

4) у главі 6 «Майно, що затонуло в морі» розділу IV — до відносин, що виникають у зв'язку з затонулим майном в межах територіального моря і внутрішніх морських вод України;

5) у главі 7 «Морські протести» розділу IX — у разі, коли морський протест заявляється нотаріусу або іншій посадовій особі;

6) у главі 1 «Межі відповідальності судновласника» розділу X — до судновласників, судна яких плавають під Державним прапором України.

Межі відповідальності судновласника і оператора ядерного судна, що плаває під прапором іноземної держави, регулюються законом держави, під прапором якої плаває судно. Якщо ці межі нижче встановлених цим Кодексом, то під час розгляду спору про відповідальність у суді або арбітражному суді України застосовуються положення цього Кодексу;

7) у главі 2 «Привілейовані вимоги» розділу X — у разі, коли спір розглядається в Україні;

8) у розділі XI «Претензії та позови» — у тому разі, коли відповідні відносини регулюються правилами цього Кодексу.

Відносини за договорами морського перевезення вантажів, фрахтування судна на термін, фрахтування судна без екіпажу, лізингу, буксирування, морського страхування регулюються законодавством держави за згодою сторін, а за договором морського перевезення пасажира і морського круїзу — також тим, що зазначено у пасажирському квитку.

У разі відсутності згоди сторін щодо застосування права відносини сторін регулюються законодавством тієї держави, де заснована, має основне місце діяльності або постійного перебування сторона, що є:

а) перевізником — у договорі морського перевезення і морського круїзу;

б) судновласником — у договорах фрахтування судна на термін і фрахтування судна без екіпажу;

в) лізингодавцем — у договорі лізингу;

г) власником судна, що здійснює буксирування, — у договорі буксирування;

д) страхувальником — у договорі морського страхування.

Сторони мають право відійти у договорі від правил цього Кодексу, що стосується відповідного договору, якщо цими правилами не встановлено інше.

РОЗДІЛ II. СУДНО

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

Стаття 15. Поняття судна

Торговельне судно в цьому Кодексі означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:

1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі;

2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);

3) для наукових, навчальних і культурних цілей;

4) для спорту;

5) для інших цілей.

Риболовне судно у цьому Кодексі — це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу. Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

Ядерне судно в цьому Кодексі — це судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою.

Стаття 16. Форми власності на судно

Судна України можуть перебувати у всіх формах власності, якщо інше не передбачено законодавчими актами України.

Ядерне судно має перебувати тільки у державній власності.

Стаття 17. Відчуження державних суден

Відчуження іноземній державі, іноземній юридичній чи фізичній особі судна, що перебуває у державній власності, здійснюється згідно з чинним законодавством України.

Стаття 18. Судновий імунітет державних суден

На судна, що перебувають у державній власності, не може бути накладено арешт чи стягнення без згоди органу, який здійснює управління майном, що перебуває у державній власності, якщо ці судна використовуються виключно для несення державної служби.

Стаття 19. Майнові права на судна, що будуються, і судна, що перебувають за межами України

Право власності на судно, що будується, регулюється законодавством держави, на території якої перебуває таке судно, якщо договором на будівництво судна не встановлено інше.

Право власності та інші майнові права на судна, що перебувають за межами України, а також виникнення, зміна та припинення цих прав регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно.

Стаття 20. Поняття судновласника і власника судна

Судновласником у цьому Кодексі визначається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах.

Власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності.

Стаття 21. Ідентифікація судна

Судно повинно мати свою назву. Назву судна привласнює власник. Будь-якому судну, що має обладнання зв'язку, присвоюється позивний сигнал, а також, залежно від його технічної оснащеності, — ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції.

Порядок присвоєння судну назви та ідентифікаційного номера суднової станції супутникового зв'язку визначається Міністерством транспорту України.

Порядок присвоєння судну позивного сигналу, номера вибірного виклику суднової станції визначається Міністерством зв'язку України.

Стаття 22. Технічний нагляд за морськими суднами

Технічний нагляд за морськими суднами, незалежно від форм власності судна і його власника, та їх класифікація здійснюються класифікаційним товариством, обраним судновласником.

Класифікаційне товариство здійснює технічний нагляд за:

1) пасажирськими, наливними суднами, суднами, призначеними для перевезень небезпечних вантажів, а також буксирами неза-

(Продовження на 6—12-й стор.).

лежно від потужності головних двигунів і валової місткості;

2) самохідними суднами, не зазначеними в пункті 1 цієї статті, з потужністю головних двигунів 55 кВт і більше;

3) суднами, не зазначеними в пунктах 1 і 2 цієї статті, валовою місткістю 80 одиниць і більше.

Технічний нагляд за суднами, що не підлягають нагляду класифікаційним товариством, залежно від валової місткості та потужності головного двигуна здійснюється в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Нагляд за виконанням на суднах вимог міжнародних договорів України здійснюється класифікаційним товариством за дорученням Кабінету Міністрів України.

Стаття 23. Допуск судна до плавання

Судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища.

Стаття 24. Допуск суден внутрішнього плавання до виходу в море

Вимоги, яким повинні відповідати судна внутрішнього плавання України, що виходять в море, а також межі районів морського плавання цих суден установлює класифікаційне товариство.

Стаття 25. Заходження ядерного судна у води України

Ядерне судно має право зайти в територіальне море України за усіх таких умов:

а) якщо порт оголошено відкритим для заходження ядерних суден;

б) якщо інформацію про безпеку цього судна заздалегідь подано Міністерству транспорту України і Міністерству охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України;

в) якщо Міністерство транспорту України і Міністерство охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України не заборонили цей захід.

ГЛАВА 2. РЕЄСТРАЦІЯ СУДЕН І ПРАВО НА ПРАПОР УКРАЇНИ

Стаття 26. Державна реєстрація суден

Українські судна, технічний нагляд за якими здійснюють класифікаційні товариства, підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі України.

Українські судна, що не підлягають реєстрації у Державному судновому реєстрі України, реєструються у Судновій книзі України.

Судно, зафрахтоване за договором бербоут-чартером (стаття 203 цього Кодексу), за заявою фрахтувальника може бути тимчасово, але не більше терміну дії договору, зареєстровано у Державному судновому реєстрі України або в Судновій книзі України, якщо на момент фрахтування воно не було внесено в судновий реєстр іншої держави та якщо таке судно внесено в судновий реєстр іншої держави, але запис, зроблений в судновому реєстрі цієї держави, припинено, про що судновласник повинен подати відповідний сертифікат.

У разі, коли в іншій державі дозволено внесення судна в декілька суднових реєстрів, від цієї вимоги можна відмовитися.

Порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Стаття 27. Умови реєстрації

Судно може бути зареєстровано у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України тільки в одному морському порту України.

Порт реєстрації судна може бути змінено за бажанням власника з дотриманням вимог частини першої цієї статті.

Стаття 28. Судновий патент, судновий білет

Реєстрація судна у Державному судновому реєстрі України засвідчується свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а реєстрація у Судновій книзі України — судновим білетом.

За реєстрацію судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України і будь-яких подальших змін раніше зроблених записів в них про зареєстроване судно стягується встановлений збір, розмір та порядок стягнення якого встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 29. Умови і наслідки реєстрації

З моменту реєстрації судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України всі раніше зроблені записи щодо цього судна в суднових реєстрах зарубіжних держав Україною не визнаються.

Таким же чином Україною не визнається внесення судна України у судновий реєстр іноземної держави, якщо судно не виключено в установленому порядку із Державного суднового реєстру України або Суднової книги України.

Судно виключається із Державного суднового реєстру України або Суднової книги України у разі:

1) визнання судна непридатним для подальшої експлуатації і ремонту;

2) втрати судном права плавання під Державним прапором України;

3) загибелі судна або пропажі його безвісти.

Стаття 30. Інформування про зміни відомостей, що вносяться в реєстри суден

Про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в Державний судновий реєстр України або Суднову книгу України, власник судна або фрахтувальник за бербоут-чартером протягом двох тижнів з дня цих змін повинен повідомити орган реєстрації судна.

Стаття 31. Відповідальність за порушення правил реєстрації судна

Особи, які ухиляються від обов'язкової реєстрації судна, або зареєстрували його у Державному судновому реєстрі України чи Судновій книзі України незаконним шляхом, або які порушили вимоги статті 30 цього Кодексу, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Стаття 32. Національна належність судна. Право плавання під Державним прапором України

Поняття «українське судно» або «судно України» означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України.

Національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні і одержанням права плавання під Державним прапором України.

Право плавання під Державним прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи — громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру.

Стаття 33. Одержання права плавання під Державним прапором України

Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України та свідоцтва про одержання права плавання під цим прапором.

Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видачі консулом України тимчасового свідоцтва, в якому засвідчується одержання цього права. Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше одного року.

За підняття на судні Державного прапора України без одержання права плавання під цим прапором винні особи несуть відповідальність у встановленому законодавством порядку.

Стаття 34. Тимчасова втрата українським судном права плавання під Державним прапором України

Якщо власник українського судна передає його за бербоут-чартером іноземній фізичній або юридичній особі, то це судно за згодою Міністерства транспорту України (Міністерства рибного господарства України) може тимчасово втрачати право плавання під Державним прапором України за умови, що:

1) законодавство цієї іноземної держави не забороняє зміну прапора;

2) власник судна згоден на тимчасове переведення судна під прапор зарубіжної держави;

3) заставодержателі зареєстрованих застав судна згодні на тимчасове переведення судна під прапор зарубіжної держави.

ГЛАВА 3. СУДНОВІ ДОКУМЕНТИ

Стаття 35. Суднові документи

Судно повинно мати такі основні суднові документи:

свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);

свідоцтво про право власності на судно;

класифікаційне свідоцтво;

обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства);

свідоцтво про мінімальний склад екіпажу;

список осіб суднового екіпажу (суднова роль);

список пасажирів, що перебувають на судні;

судновий журнал;

машинний журнал (для суден з механічним двигуном);

санітарний журнал;

суднове санітарне свідоцтво;

пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів;

ліцензію на право користування судновою радіостанцією, журнал (щоденник радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку;

свідоцтво про вантажну марку, якщо судно використовується для цілей, передбачених у пунктах 1, 3 частини першої статті 15 цього Кодексу;

журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря.

Список осіб суднового екіпажу (суднова роль), список пасажирів, судновий радіо- і машинний журнали ведуться за формою і правилами, встановленими Міністерством транспорту України, а на риболовних суднах — Міністерством рибного господарства України.

Санітарний журнал ведеться за формою і правилами, встановленими Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством охорони здоров'я України.

Судна, зареєстровані в Судновій книзі України, замість документів, зазначених у абзацах першому і другому частини першої цієї статті, повинні мати судновий білет.

Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

Стаття 36. Винятки щодо наявності суднових документів

Судно, що несе спеціальну державну службу, а також спортивне судно можуть не мати обмірного свідоцтва. Однак місткість судна, що несе спеціальну державну службу, може бути визначена спрощеним способом з видачею відповідного посвідчення.

Судно, що плаває в портових або прибережних водах, може не мати машинного і санітарного журналів, якщо інше не встановлено правилами ведення цих журналів.

Стаття 37. Документи риболовних суден

Риболовне судно довжиною 24 і більше метрів, крім документів, зазначених у статті 35 цього Кодексу, повинно мати міжнародне свідоцтво про безпеку риболовного судна. Це правило не застосовується до суден, що використовуються виключно для спорту і відпочинку, обробки риби та інших ресурсів моря, проведення досліджень і навчання, перевезення риби.

Стаття 38. Органи, що видають суднові документи

Свідоцтво про право плавання під Державним прапором України і свідоцтво про право власності на судно видаються капітаном порту, в якому судно зареєстроване у Державному судновому реєстрі України. Судновий білет видає орган, що зареєстрував судно у Судновій книзі України.

Свідоцтво про придатність до плавання, обмірне свідоцтво, пасажирське свідоцтво, свідоцтво про вантажну марку, а також інші суднові документи, що передбачені міжнародними договорами України з питань безпеки мореплавства, видає класифікаційне товариство за дорученням Міністерства транспорту України.

З дозволу класифікаційного товариства окремі категорії суден можуть не мати обмірного свідоцтва або свідоцтва про вантажну марку.

Ліцензія на право користування судновою радіостанцією видається Міністерством зв'язку України.

За видачу суднових документів, зазначених у статтях 35 і 37 цього Кодексу, справляються збори, порядок та розмір яких встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 39. Дійсність суднових документів

Документи, зазначені у статті 35 цього Кодексу, повинні зберігатися на судні в оригіналах, за винятком свідоцтва про право власності на судно і суднового білета, що можуть бути в нотаріально засвідченій копії.

Стаття 40. Визнання суднових документів іноземних суден

Визнання обмірного свідоцтва, пасажирського свідоцтва, ліцензії на право користування судновою радіостанцією, свідоцтва про вантажну марку судна, що плаває під іноземним прапором і заходить в порти України, здійснюється на підставі міжнародних договорів України.

Судно, що плаває під прапором іноземної держави і не має при заходженні в порти України документів, вказаних у частині першій цієї статті, підлягає обов'язковому огляду з визначенням місткості, пасажиромісткості, найменшої висоти надводного борту і оглядом його радіостанції на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України, незалежно від наявності відповідних документів, воно може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

ГЛАВА 4. АРЕШТ СУДЕН

Стаття 41. Повноваження на арешт судна

Судно може бути арештоване чи звільнене з-під арешту тільки за рішенням суду, арбітражного суду або голови Морської арбітражної комісії.

Арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог, зазначених у статті 42 цього Кодексу, під час перебування судна в морському порту України.

Арешт не включає заходів, що здійснюються для виконання рішень суду чи арбітражного суду, що набрали чинності.

Право суду, арбітражного суду або Морської арбітражної комісії здійснювати арешт суден згідно з частиною першою цієї статті не обмежує прав капітана морського порту і начальника морського порту щодо затримання суден в порядку, передбаченому статтями 80-82 і 91 цього Кодексу.

Стаття 42. Морські вимоги

Судно може бути арештоване тільки на морські вимоги. Морська вимога — це вимога, що виникає з права власності та інших майнових прав на судно, будівництво судна, управління, експлуатацію або комерційне використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних з рятуванням судна, а саме вимога у зв'язку з:

1) заподіянням шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна;

2) заподіянням шкоди в результаті позбавлення життя або ушкодження здоров'я на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;

3) заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу;

4) винагородою, що належить за здійснення рятувальних заходів або виконання вимог будь-яких договорів про рятування;

5) компенсацією та іншими сумами, що належать за усунення або спробу усунення загрози заподіяння шкоди за вжиття запобіжних заходів чи здійснення аналогічних операцій;

6) підняттям, віддаленням або знищенням судна, що стало уламками чи його вантажу та викликаними цим витратами;

7) будь-яким договором використання або фрахтування судна;

8) будь-яким договором перевезення вантажу або пасажирів на судні;

9) втратою чи пошкодженням вантажу, включаючи багаж, під час перевезення або у зв'язку з ним;

10) загальною аварією;

11) лоцманським проведенням та сплатою лоцманських зборів;

12) буксируванням;

13) постачанням продуктів харчування, матеріалів, палива, запасів, обладнання, включаючи контейнери, для експлуатації судна або утримання його;

14) будівництвом, ремонтом, перебудовою або переобладнанням судна;

15) зборами в порту, каналі та інших судноплавних водах, а також у доці;

16) заробітною платою та іншими коштами, що належать капітану, членам командного складу та іншим членам екіпажу в зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків на борту судна, включаючи витрати на репатріацію і внески за соціальним страхуванням, що сплачуються від їх імені;

17) дисбурсменськими витратами, які здійснюються щодо судна капітаном, власником, фрахтувальником або агентом;

18) страховою премією, включаючи внески за взаємне страхування, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером;

19) будь-якою комісійною, брокерською або агентською винагородою, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером;

20) будь-яким спором про право власності на судно або володіння ним;

21) будь-яким спором між двома або кількома власниками судна щодо використання судна і розподілу прибутку;

22) заставою судна;

23) будь-яким спором, що вини-

кає з договору купівлі-продажу судна.

Стаття 43. Умови, за яких судно може бути арештовано

Судно, стосовно якого виникли морські вимоги, може бути арештовано тільки за наявності хоча б однієї з таких умов:

а) вимога входить до категорії привілейованих вимог згідно з пунктами 1, 2, 3-5 і 7 статті 359 цього Кодексу;

б) вимога грунтується на зареєстрованій заставі судна;

в) вимога стосується права власності на судно або володіння ним;

г) вимога, не зазначена у підпунктах «а», «б», і «в» цієї статті, але якщо особа, якій судно належить на праві власності на час виникнення вимоги, несе відповідальність за цією вимогою і є його власником на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна;

— фрахтувальник судна за бербоут-чартером несе відповідальність за цією вимогою і є фрахтувальником судна за бербоут-чартером або власником його на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна.

Будь-яке судно або судна можуть бути арештовані, якщо на момент початку процедури, пов'язаної з арештом судна або суден, вони перебувають у власності особи, яка несе відповідальність за морською вимогою і яка на час виникнення вимоги була: власником судна, стосовно якого морська вимога виникла, або фрахтувальником такого судна за бербоут-чартером, тайм-чартером або рейсовим чартером.

Це правило не застосовується до вимог про право власності на судно чи володіння ним.

Стаття 44. Звільнення судна з-під арешту

Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі достатнього за розміром.

За відсутності згоди сторін щодо форми і розміру забезпечення морської вимоги суд, арбітражний суд або Морська арбітражна комісія визначають форму і розмір забезпечення, який не повинен перевищувати вартості судна.

Будь-яке прохання про звільнення судна з-під арешту у зв'язку з наданням забезпечення морської вимоги не означає визнання відповідальності, відмови від засобів захисту або права на обмеження відповідальності.

Особа, яка забезпечила морську вимогу згідно з частиною першою цієї статті, може в будь-який час звернутися до суду або в Морську арбітражну комісію з проханням про зменшення, зміну або анулювання забезпечення.

Стаття 45. Подальший арешт

Судно, що було вже арештовано і звільнено з-під арешту, або стосовно якого забезпечення морської вимоги уже було надано, може бути арештовано знову або арештовано на ту ж морську вимогу лише за наявності хоча б однієї з таких умов:

а) розмір забезпечення тієї ж вимоги, одержаного раніше, є недостатнім за умов, що загальний розмір забезпечення морської вимоги не може перевищувати вартості судна;

б) особа, яка вже надала забезпечення морської вимоги, не спроможна виконати своє зобов'язання повністю або частково;

в) судно, що вже було арештовано, або забезпечення морської вимоги, що вже було надано, було звільнено на прохання або за згодою особи, яка заявила вимогу, при наявності для цього підстав;

г) особа, яка заявила вимогу, не змогла вжити всіх необхідних заходів до того, щоб перешкодити звільненню.

Будь-яке судно, яке могло бути арештовано на ту ж морську вимогу не підлягає арешту якщо:

а) розмір забезпечення такої вимоги, що вже отримана, не є недостатнім, або;

б) не застосовуються правила, що містяться в пунктах «б» і «в» частини першої цієї статті.

Правила цієї статті не застосовуються щодо незаконного звільнення судна з-під арешту.

Стаття 46. Захист інтересів власника арештованого судна або фрахтувальника його за бербоут-чартером

Особа, на вимогу якої судно арештовано, несе відповідальність за будь-які збитки, завдані власнику судна або фрахтувальнику його за бербоут-чартером в результаті необгрунтованого арешту судна або надання надмірного забезпечення морської вимоги.

Суд, арбітражний суд або голова Морської арбітражної комісії можуть як умову арешту судна або продовження арешту, накладеного раніше, зобов'язати особу, яка заявила вимогу про це, надати забезпечення морської вимоги в розмірі та на умовах, визначених судом або головою Морської арбітражної комісії, у зв'язку з будь-якими збитками, що можуть бути заподіяні власникові судна чи фрахтувальникові його за бербоут-чартером в результаті необгрунтованого арешту судна або надмірного забезпечення морської вимоги і за що така особа може нести відповідальність.

Стаття 47. Арешт державних суден

Правила цієї глави застосовуються також до суден, що перебувають у державній власності та здійснюють виключно комерційну діяльність.

РОЗДІЛ III. ЕКІПАЖ СУДНА

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

Стаття 48. Правове становище екіпажу судна

Правове становище екіпажу судна, що плаває під прапором України, а також відносини між членами екіпажу, які беруть участь у експлуатації цього судна, між членами екіпажу цього судна і судновласником визначаються чинним законодавством України.

Відносини, зазначені у частині першій цієї статті, що виникають на судні, яке знаходиться в територіальному морі та внутрішніх водах України і плаває під прапором іншої держави, регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно, договорами між судновласником і членами екіпажу судна, якщо інше не передбачено міжнародним договором України.

Стаття 49. Склад екіпажу

До екіпажу судна входять капітан, інші особи командного складу і суднова команда.

До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів.

Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна.

Стаття 50. Мінімальний склад екіпажу

Мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море, встановлюється Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України) залежно від типу, району плавання, призначення судна та відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 51. Вимоги до кваліфікації членів екіпажу

До заміщення посад капітана та інших осіб командного складу допускаються особи, які мають відповідні звання, встановлені Положенням про звання осіб командного складу морських суден та порядок їх присвоєння, що затверджується Кабінетом Міністрів України.

Присвоєння звань засвідчується видачею дипломів або кваліфікаційних свідоцтв після успішного складання іспитів у державній кваліфікаційній комісії.

Позбавлення звання і вилучення диплома або кваліфікаційного свідоцтва допускається тільки за рішенням суду.

До заміщення посад командного складу, для яких не передбачено присвоєння звання, а також членів суднової команди допускаються особи, які мають видані у встановленому порядку відповідні документи, що підтверджують їх кваліфікацію, необхідну для виконання обов'язків на судні.

Стаття 52. Вимоги до стану здоров'я членів екіпажу

До роботи на судні допускаються особи, визнані придатними для цього за станом здоров'я. Висновок про придатність для роботи на судні за станом здоров'я робиться закладом Міністерства охорони здоров'я України відповідно до правил, встановлених цим Міністерством.

Стаття 53. Громадянство членів екіпажу

Члени екіпажу судна, зареєстрованого у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, можуть бути громадянами будь-якої держави. Капітаном судна може бути тільки громадянин України.

Стаття 54. Трудові відносини на судні

Порядок прийняття на роботу суднового екіпажу, їх права і обов'язки, умови роботи на судні та оплати праці, соціально-побутового обслуговування на морі і в порту, а також порядок і підстави звільнення регулюються законодавством України, цим Кодексом, статутами служби на морських і риболовних суднах, генеральними та галузевими тарифними угодами, колективними і трудовими договорами (контрактами).

Статут служби на морських суднах затверджується Міністерством транспорту України, Статут служби на риболовних суднах — Міністерством рибного господарства України.

Стаття 55. Репатріація членів екіпажу

Репатріація за рахунок судновласника здійснюється у таких випадках:

звільнення з ініціативи власника або уповноваженого ним органу;

у разі захворювання і травми;

у разі загибелі судна;

якщо судновласник не може виконувати свої обов'язки, що випливають з чинного законодавства України, договору (контракту).

Судновласник репатріює моряка в порт, зазначений у контракті, колективному договорі, а у разі їх відсутності — в порт прийняття на роботу. Судновласник несе відповідальність за організацію і витрати на репатріацію в обсязі затрат на проїзд (як правило, літаком), оплату проживання і харчування, оплату праці і допомогу, перевезення багажу в кількості, передбаченій договором (контрактом), лікування (до тих пір, коли моряк не буде транспортабельним).

Якщо судновласник не може організувати репатріацію і оплатити витрати, ці обов'язки виконують уповноважені на те Кабінетом Міністрів України органи з подальшим стягненням ними з судновласника понесених затрат в безакцептному порядку.

Стаття 56. Особисте майно членів суднового екіпажу

Член суднового екіпажу має право перевозити на судні майно, призначене для особистого користування.

У разі втрати або пошкодження цього майна, внаслідок аварійної морської події, судновласник повинен відшкодувати членові суднового екіпажу заподіяні збитки, виходячи з діючих цін на майно такого ж роду і якості.

Не підлягає відшкодуванню вартість майна членів екіпажу, які винні в аварійній морській події.

Перевезення на судні майна, не призначеного для особистого користування, без дозволу судновласника не допускається. Член екіпажу, який перевозить таке майно, повинен відшкодувати судновласникові заподіяні у зв'язку з цим збитки.

Стаття 57. Обов'язки судновласника

Судновласник судна відповідно до правил, що затверджуються Міністерством траспорту України і Міністерством рибного господарства України (для риболовного судна), забезпечує:

1) безпечні умови і режим праці на судні;

2) охорону здоров'я членів екіпажу і обладнання судна всіма необхідними для цього засобами і устаткуванням;

3) постачання продовольства і води в достатній кількості і належної якості;

4) належні суднові приміщення.

Мінімальні норми, що забезпечують власники торговельних суден, не можуть бути нижче рівня, встановленого міжнародними договорами, в яких бере участь Україна.

ГЛАВА 2. КАПІТАН СУДНА

Стаття 58. Управління судном

На капітана судна покладається управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому.

Капітан судна внаслідок свого службового становища визнається представником судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна, якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника.

Під час аварійних морських подій з судном, а також у разі зіпсуття, пошкодження і втрати вантажу або багажу, що перевозиться, заподіяння травм людям та інших випадків, в результаті яких можуть бути пред'явлені претензії до судновласника, капітан судна повинен вжити всіх необхідних заходів для документального оформлення цих випадків у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також провести попереднє розслідування аварійної морської події незалежно від її класифікування.

Стаття 59. Обов'язки надання допомоги людям, які зазнали лиха в морі

Капітан судна зобов'язаний, якщо це він може зробити без серйозної загрози для свого судна і осіб, які перебувають на ньому:

1) подати допомогу будь-якій виявленій у морі особі, якій загрожує загибель;

2) прямувати з найбільшою швидкістю на допомогу гинучим, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати.

За невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан судна несе відповідальність згідно з чинним законодавством України. Судновласник не несе ніякої відповідальності за невиконання капітаном судна обов'язків надання допомоги.

Стаття 60. Обов'язки надання допомоги після зіткнення суден

Капітан кожного із суден, що зіткнулися, зобов'язаний після зіткнення, наскільки він може це без серйозної загрози для своїх пасажирів, екіпажу і судна, надати допомогу іншому судну, його пасажирам і екіпажу. Капітани суден зобов'язані, наскільки це можливо, повідомити один одному назву своїх суден, порти приписки, а також порти відправлення і призначення або найближчий порт, в який судно зайде.

За невиконання зазначених у цій статті обов'язків капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Судновласник не несе відповідальності за невиконання капітаном судна обов'язків надання допомоги після зіткнення суден.

Стаття 61. Обов'язок надання невідкладної медичної допомоги

Якщо особа, що перебуває на борту судна, потребує невідкладної медичної допомоги, яку неможливо надати в морі, капітан зобов'язаний зайти в найближчий порт, повідомити про це судновласника, а у разі заходження в іноземний порт — також консула України.

Стаття 62. Обов'язки капітана судна у разі воєнної небезпеки, піратських дій, небезпеки захоплення судна

У випадку воєнної небезпеки, піратських дій капітан судна зобов'язаний вжити всіх необхідних і можливих заходів до рятування людей, які перебувають на судні, і недопущення захоплення судна, документів, вантажу та іншого майна, що перебувають на ньому.

Стаття 63. Право капітана судна на володіння вогнепальною зброєю

Капітан судна має право на володіння табельною вогнепальною зброєю і застосування її для забезпечення особистої безпеки і безпеки людей та майна, що перебувають на судні, у порядку і межах, установлених чинним законодавством України.

Стаття 64. Дії капітана судна у разі небезпеки загибелі судна

Якщо, на думку капітана, судну загрожує неминуча загибель, після вжиття всіх заходів для рятування пасажирів капітан дозволяє судновому екіпажу залишити судно.

Капітан залишає судно останнім після вжиття всіх можливих заходів для рятування суднового, радіо- і машинного журналів, карт цього рейсу, документів, цінностей.

У разі загибелі судна, куди б його екіпаж не було доставлено, капітан зберігає свої права і виконує обов'язки стосовно екіпажу.

Стаття 65. Підтримання порядку на судні

Розпорядження капітана судна в межах його повноважень повинні беззаперечно виконуватися всіма особами, які перебувають на судні.

У разі невиконання ким-небудь з осіб, які перебувають на судні, законних розпоряджень капітана, він вживає щодо цих осіб необхідних заходів.

Капітан судна має право вживати заходи заохочення і накладати дисциплінарні стягнення на осіб суднового екіпажу аж до усунення від виконання службових обов'язків у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України про працю.

Якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально-караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, капітан судна має право ізолювати цю особу в окремому приміщенні. За незаконне утримання в окремому приміщенні або інше перевищення повноважень щодо підтримання порядку на судні капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Стаття 66. Згода капітана судна на прийняття на роботу членів екіпажу

Ніхто з осіб суднового екіпажу не може бути призначений на судно без згоди капітана.

Відмова капітана судна прийняти до складу екіпажу особу, яку направив на судно судновласник, повинна бути обгрунтована. Така відмова з відповідним обгрунтуванням оформляється у письмовій формі та передається судновласникові і особі, якій відмовлено у прийнятті на роботу.

Стаття 67. Капітан судна як орган дізнання

Якщо на судні, що перебуває у

плаванні, вчиняються діяння, передбачені кримінальним законодавством України, капітан судна виконує функції органу дізнання, керуючись при цьому кримінально-процесуальним законодавством України та Інструкцією про проведення дізнання на морських суднах, що перебувають у плаванні, яка затверджується Генеральним прокурором України за погодженням з Міністерством транспорту України та Міністерством рибного господарства України.

Капітан судна має право затримати особу, яка підозрюється у вчиненні кримінально караного діяння, до передачі її відповідним правоохоронним органам в першому порту України. У разі необхідності капітан судна може направити цю особу і матеріали дізнання в Україну на іншому судні, зареєстрованому в Україні.

У разі вчинення діяння, передбаченого кримінальним законодавством України, під час перебування судна в порту України капітан судна зобов'язаний передати особу, яка підозрюється у вчиненні цього діяння, відповідним правоохоронним органам в порядку, встановленому кримінально-процесуальним законодавством України.

Стаття 68. Права капітана судна у разі нестачі продовольства

Якщо усі життєві припаси, у тому числі незнижуваний запас продовольства, вичерпані,з метою загального розподілу капітан судна має право провести реквізицію необхідної кількості продовольства, що є в розпорядженні осіб, які перебувають на судні, і реквізицію вантажу, що перебуває на судні і який може бути використаний для харчування. Про реквізицію складається акт.

Вартість реквізованого продовольства та та вантажу відшкодовується судновласником.

Стаття 69. Права капітана судна у разі невідкладної потреби в грошах

Якщо під час рейсу виникла невідкладна потреба в грошах для продовження плавання, особливо для ремонту судна або утримання екіпажу, у разі відсутності можливості або часу для отримання розпорядження судновласника, капітан судна має право продати частину дорученого йому майна, яке не є необхідним для продовження плавання.

Капітан судна має право обрати той спосіб придбання грошей для продовження плавання, який найменш збитковий для судновласника і вантажовласника.

Вартість проданого вантажу повинна бути відшкодована його власнику, за винятком випадків, коли викликані цим збитки підпадають під ознаки загальної аварії або коли продаж було проведено тільки в інтересах вантажу.

Стаття 70. Засвідчення факту народження дитини і укладення шлюбу

Про кожний випадок народження дитини, укладення шлюбу на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а також зробити запис у судновому журналі.

Цей акт підлягає поданню до органів реєстрації актів громадянського стану для одержання свідоцтва про народження чи шлюб.

Стаття 71. Засвідчення заповіту і факту смерті

Капітан судна зобов'язаний засвідчити складений особою, яка перебуває на судні, заповіт, взяти його на зберігання і зберігати по одному примірнику посвідченим заповітів до передачі начальникові порту України або консулові України в іноземному порту для наступного надсилання їх до державного нотаріального архіву чи державної нотаріальної контори за постійним місцем проживання заповідача.

Про кожний випадок смерті на судні капітан зобов'язаний скласти акт у присутності двох свідків, а якщо на судні є лікар або фельдшер, то і в його присутності, а також зробити запис у судновому журналі.

До акта про смерть додається опис майна померлого на судні. Капітан судна вживає заходів до збереження майна померлого.

Капітан судна передає акт про смерть і опис майна консулу України, якщо судно прибуває в іноземний порт, де є консул України, або судновласнику, якщо судно прибуває в порт України, і вживає заходів до поховання померлого. У надзвичайних випадках, коли судно має тривалий час перебувати у відкритому морі і тіло померлого не може бути збережено, капітан судна має право віддати тіло морю згідно з морськими звичаями, про що складається відповідний акт і вноситься відповідний запис до суднового журналу.

Стаття 72. Взаємовідносини з консулами України

Взаємовідносини капітана судна та інших осіб суднового екіпажу з консулами України регулюються Консульським статутом України.

РОЗДІЛ IV. МОРСЬКИЙ ПОРТ

ГЛАВА 1. ПРАВОВИЙ СТАТУС І ФУНКЦІЇ МОРСЬКОГО ПОРТУ

Стаття 73. Правовий статус морського порту

Морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.

Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оголошується в Повідомленнях мореплавцям.

На території порту можуть діяти підприємства і організації всіх форм власності, метою і видом діяльності яких є обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Морський порт не має права перешкоджати діяльності цих підприємств і організацій на території порту , а також втручатися в їх господарську діяльність, за винятком випадків, передбачених законодавством України, установчими документами цих підприємств і організацій.

На території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські порти.

Стаття 74. Територія і акваторія морського порту

Територією морського порту є відведені порту землі. До території морського порту також належать намиті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі, створені за рахунок порту і за користування якими не стягується плата.

Акваторією морського порту є відведені порту водні простори.

Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування. Відведення земельних і водних ділянок для морського порту, а також вилучення цих ділянок здійснюється в порядку, встановленому чинним законодавством України.

Стаття 75. Функції морського порту щодо забезпечення безпеки мореплавства

Для забезпечення безпеки мореплавства на морські порти покладається здійснення таких функцій:

1) забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки і обробки суден;

2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту;

3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту;

4) контроль і підтримання оголошених глибин;

5) визначення районів обов' язкового використання буксирів;

6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища;

7) надання допомоги потерпілим;

8) вжиття ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів.

Стаття 76. Господарська діяльність морського порту

Морський порт забезпечує:

1) навантаження, розвантаження і обслуговування суден у порядку черговості їх приходу в порт.

Обслуговування лінійних суден здійснюється згідно з оголошеним розкладом ліній.

Аварійні судна обслуговуються позачергово. Аварійний стан судна визначається капітаном порту;

2) перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно і у зворотному порядку, складські операції з вантажами;

3) обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти;

4) допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту;

5) інші види діяльності відповідно до статусу порту.

Стаття 77. Управління морським портом

Морський порт очолює начальник порту, який призначається згідно з чинним законодавством України.

Стаття 78. Функції начальника морського порту

Начальник морського порту видає обов'язкові постанови, що регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту і громадського порядку, проведення санітарних і протипожежних заходів у порту, охорони навколишнього природного середовища, порядку заходу суден в морські порти і виходу з них, видає звід звичаїв порту, а також розпорядження про затримку суден і вантажів у випадках і у порядку, передбачених статтею 80 цього Кодексу, забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки і обробки суден.

Начальник морського торговельного порту за погодженням з начальниками рибних, річкових портів і адміністрацією суднoремонтних підприємств, що мають акваторії, суміжні з акваторією морського торговельного порту, встановлює порядок руху суден в портах і на підходах до них.

У морських портах, що мають акваторії, суміжні з військовими портами, порядок заходу і виходу суден встановлює командування військового порту за погодженням з начальниками морських портів. На вимогу начальника порту судна, що знаходяться в порту, а також особи, які перебувають на території порту, повинні надати плавучі та інші технічні засоби, які вони мають, для рятування людей і суден, що зазнають лиха.

Стаття 79. Повноваження начальника порту при провадженні у справах про адміністративні правопорушення

Начальник морського порту розглядає справи про адміністративні правопорушення і накладає адміністративні стягнення відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 80. Затримання суден і вантажів

Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту начальником порту на прохання особи, яка має морську вимогу, обґрунтовану загальною аварією, рятуванням, договором перевезення вантажу, зіткненням суден або іншим заподіянням шкоди, а також на морські вимоги порту, що виникли внаслідок пошкодження портових споруд, іншого майна і навігаційного обладнання, що знаходиться в порту, морські вимоги органів Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України, що виникли внаслідок порушення природоохоронного законодавства України, до достатнього забезпечення морської вимоги судновласником або вантажовласником.

Відповідальність за збитки, завдані необґрунтованим затриманням судна або вантажу, несуть особи, на вимогу яких відбулося затримання.

Стаття 81. Термін затримання суден і вантажів

Розпорядження начальника морського порту про затримання судна або вантажу на морські вимоги, зазначені у статті 80 цього Кодексу, дійсне протягом трьох діб. Якщо протягом визначеного терміну не прийнято рішення суду, арбітражного суду або Морської арбітражної комісії про накладення на судно чи вантаж арешту, вони підлягають негайному звільненню.

Стаття 82. Судновий імунітет іноземних державних суден

На вимогу майнового характеру не підлягають затриманню судна, що перебувають у власності зарубіжної держави, якщо ці судна використовуються виключно для несення державної служби, за винятком випадків, передбачених Цивільно-процесуальним кодексом України.

Стаття 83. Забезпечення приміщеннями державних органів нагляду

Морський порт забезпечує державні органи нагляду, а в портах, відкритих для заходження іноземних суден, митні органи, органи прикордонних військ необхідними приміщеннями і створює для них нормальні умови для роботи.

Стаття 84. Портові збори

У морському порту справляються такі цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, вантажний, адміністративний та санітарний.

Інші види зборів можуть встановлюватися законодавчими актами України.

Розмір портових зборів установлюється Кабінетом Міністрів України.

Використання портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням.

Стаття 85. Обов'язки судна щодо дотримання режиму порту

Під час перебування в морському порту будь-яке судно зобов'язане дотримуватися чинних законів і правил України, у тому числі тих, що стосуються безпеки порту і судноплавства в порту, митного, прикордонного, санітарного (фітосанітарного) режимів, лоцманського проведення, буксирування, рятувальних і судноплідних робіт, якірної стоянки і надання місць біля причалів, навантаження і вивантаження вантажів, посадки і висадки людей, послуг, пов'язаних з навантажувально-розвантажувальними роботами, і будь-яких інших портових послуг, портових зборів, запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

ГЛАВА 2. КАПІТАН ПОРТУ

Стаття 86. Державний нагляд за мореплавством у порту

Державний нагляд за мореплавством у порту здійснює капітан морського торговельного (морського рибного) порту, який підпорядкований Міністерству транспорту України (Міністерству рибного господарства України) і очолює Інспекцію державного портового нагляду. Капітан морського торговельного (морського рибного) порту діє відповідно до Положення про капітана морського торговельного (морського рибного) порту, що затверджується Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України).

Інспекція державного портового нагляду створюється Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України) і діє відповідно до Положення про інспекцію державного портового нагляду, що затверджується зазначеними органами.

У морських портах капітан порту і Інспекція державного портового нагляду, яку він очолює, входять до складу порту.

У морських торговельних і рибних портах, що мають суміжні акваторії з іншими морськими спеціалізованими або річковими портами, створюється єдина для суміжних портів Інспекція державного портового нагляду на чолі з капітаном морського торговельного порту.

Стаття 87. Призначення капітана морського порту

Капітан морського торговельного порту і капітан морського рибного порту призначаються відповідно Міністерством транспорту України і Міністерством рибного господарства України.

Стаття 88. Функції капітана морського порту

До функцій капітанів морських портів належать:

1) нагляд за дотриманням чинного законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства;

2) реєстрація суден у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України і видача суднових документів, якщо інше не передбачено чинним законодавством України;

3) видача документів, зазначених у статті 51 цього Кодексу;

4) перевірка суднових документів, а також дипломів і кваліфікаційних свідоцтв;

5) видача посвідчень моряка особам, які входять до складу суднового екіпажу;

6) нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у порт і виходу з порту;

7) нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;

8) оформлення приходу суден у порт і виходу з порту;

9) керівництво, нагляд та контроль лоцманською службою і службою регулювання руху суден;

10) організація і нагляд за криговою проводкою суден на підходах до порту — в межах його акваторії;

11) видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення в межах території і акваторії порту будівельних, гідротехнічних та інших робіт;

12) облік та розслідування аварійних морських подій.

Розслідування аварійних морських подій здійснюється в порядку, встановленому Міністерством транспорту України.

Стаття 89. Повноваження капітана морського порту

Розпорядження капітана морського порту з питань забезпечення безпеки мореплавства і порядку в порту, що входять до його компетенції, обов'язкові для всіх суден, юридичних і фізичних осіб, які перебувають на території і акваторії порту. Розпорядження капітана морського торговельного (морського рибного) порту може бути скасоване тільки Міністерством транспорту України (Міністерством рибного господарства України).

За порушення чинного законодавства і правил щодо безпеки мореплавства і порядку в порту капітан порту має право накладати адміністративні стягнення відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 90. Контрольний огляд судна

Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю, який здійснює Інспекція державного портового нагляду з метою перевірки суднових документів, установлення відповідності суднових документів основним характеристикам судна, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового екіпажу.

У разі відсутності суднових документів або наявності достатніх підстав вважати, що судно не задовольняє вимогам безпеки мореплавства, Інспекція державного портового нагляду може провести його огляд.

З метою перевірки та усунення недоліків, що перешкоджають видачі дозволу на вихід судна з порту, Інспекцією державного портового нагляду може бути проведено контрольний огляд судна.

Правила контролю суден з метою забезпечення безпеки мореплавства встановлюються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством рибного господарства України.

Стаття 91. Заборона на вихід судна з морського порту

Кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл капітана порту.

Капітан морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту у разі:

а) непридатності судна до плавання, порушення вимог про його завантаження, постачання, комплектування екіпажу і наявності інших недоліків, що становлять загрозу безпеці плавання або здоров'ю людей, які перебувають на судні, або загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу;

б) порушення вимог до суднових документів;

в) несплати встановлених зборів, штрафів та інших платежів;

г) рішення уповноважених законодавством державних органів (митних органів, санітарно-карантинної служби, органів рибоохорони, Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України та прикордонних військ). Капітан морського порту може затримати судно на підставах, зазначених у частині другій цієї статті, до усунення виявлених недоліків або до моменту сплати належних зборів, штрафів або інших платежів.

Якщо недоліки не можуть бути усунуті на місці, судну надається можливість пройти на найближчу судноремонтну верф.

Про затримку судна негайно повідомляється судновласник.

Витрати, пов'язані з здійсненням капітаном моського порту прав, передбачених цією статтею, покладаються на судновласника.

ГЛАВА 3. МОРСЬКА ЛОЦМАНСЬКА СЛУЖБА

Стаття 92. Організація морської лоцманської служби

З метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах вод цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно і форми власності судна, проведення суден здійснюється виключно державними морськими лоцманами.

Лоцманська служба порту підпорядкована капітану порту.

Стаття 93. Громадянство державних морських лоцманів

Державними морськими лоцманами є громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим у Положенні про державну морську лоцманську службу, що затверджується Міністерством транспорту України.

Стаття 94. Обов'язкове і необов'язкове лоцманське проведення суден

Міністерство транспорту України за погодженням з іншими заінтересованими міністерствами і відомствами встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, і публікує ці відомості у лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

У районах обов'язкового лоцманського проведення судно не має права здійснювати плавання без державного морського лоцмана, якщо тільки судно не належить до категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан судна у разі необхідності має право взяти на судно державного морського лоцмана.

У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден:

а) які самі судна (ядерні та інші) або їх вантаж можуть становити загрозу заподіяння шкоди навколишньому природному середовищу. Категорії таких суден доводяться до загального відома в Обов'язковій постанові начальника морського порту;

б) які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, що може істотно вплинути на безпеку їх плавання в порту. У цьому випадку капітану судна вручається нотис про те, що його судно має слідувати під лоцманським проведенням.

Стаття 95. Визначення часу лоцманського проведення

Час лоцманського проведення суден визначається капітаном морського порту і оголошується в обов'язковій постанові начальника морського порту.

Капітан морського порту може заборонити проведення суден у разі, коли безпечному проведенню суден перешкоджає стан погоди або моря (погана видимість, шторм, землетрус тощо), а також за наявності інших надзвичайних обставин, що створюють загрозу судноплавству.

Стаття 96. Обов'язки державного морського лоцмана

Під час проведення суден державний морський лоцман повинен спостерігати за станом і правильністю огородження фарватера, станом берегових навігаційних знаків і терміново повідомляти капітану морського порту про будь-які зміни на фарватері і про аварійні морські події з суднами, які він проводить.

Державний морський лоцман зобов'язаний вказати капітану судна, яке він проводить, на виявлені порушення правил судноплавства, обов'язкової постанови начальника морського порту та інших правил, вимагати усунення помічених порушень, а в разі невиконання капітаном судна цих або інших законних вимог державного морського лоцмана — негайно повідомити про це капітана морського порту.

Стаття 97. Правовий статус державного морського лоцмана на судні

Присутність на судні державного морського лоцмана не звільняє капітана від відповідальності за управління судном.

У випадках залишення капітаном судна командного містка він зобов'язаний вказати державному морському лоцману особу, відповідальну за управління судном у його відсутність.

Стаття 98. Відповідальність за аварійні морські події

Відповідальність за аварійні морські події, що сталися з вини державних морських лоцманів під час виконання ними службових обов'язків, несе організація, працівником якої є лоцман.

Ця відповідальність обмежується розмірами аварійного лоцманського фонду, який створюється з 10 відсотків відрахувань від сум лоцманського збору, що надійшли в календарному році, який передував аварії.

Стаття 99. Направлення державного морського лоцмана на судно

У разі виклику лоцмана лоцманська служба зобов'язана негайно направити на судно державного морського лоцмана, сповістивши про це капітана судна. Якщо це зробити неможливо, лоцманська служба зобов'язана повідомити капітана судна про час, коли прибуде лоцман.

Державного морського лоцмана, який прибуває на судно для виконання своїх обов'язків, може супроводжувати особа, яка проходить підготовку для роботи на посаді лоцмана (стажист).

Стаття 100. Умови перебування державного морського лоцмана на судні

Капітан судна зобов'язаний забезпечити швидкий і безпечний прийом державного морського лоцмана і стажиста на борт судна і на період проведення безкоштовно надавати їм окреме приміщення і харчування нарівні з особами командного складу судна.

Стаття 101. Лоцманська квитанція

Прибулий на судно державний морський лоцман зобов'язаний вручити капітану лоцманську квитанцію встановленого Міністерством транспорту України зразка.

У квитанцію капітан судна вносить такі відомості: найменування судна, прапор держави, під яким плаває судно, осадка, довжина, ширина, чиста місткість, а також місце і час прийому державного морського лоцмана.

Капітан відмічає у квитанції місце і час закінчення лоцманського проведення, а в разі необхідності вносить зауваження щодо проведення судна державним морським лоцманом. Внесені у квитанцію відомості та зауваження капітан судна засвідчує своїм підписом.

Стаття 102. Штраф за неправильну інформацію про судно та прохід без лоцмана

За неправильне повідомлення осадки, довжини і ширини судна або його місткість, а також за прохід без дозволу служби регулювання руху або без лоцмана в зоні обов'язкової лоцманської проводки капітан судна зобов'язаний сплатити штраф у розмірі двократної ставки лоцманського збору незалежно від встановленої чинним законодавством України відповідальності за наслідки, що можуть виникнути через ці дії.

Стаття 103. Залишення державним морським лоцманом судна

Державний морський лоцман не має права без згоди капітана залишити судно раніше, ніж поставить його на якір, відшвартує в безпечне місце, виведе в море або буде замінений іншим лоцманом.

Стаття 104. Відмова державного морського лоцмана від проведення судна

Якщо капітан, прийнявши на судно державного морського лоцмана, діє всупереч його рекомендаціям, він має право у присутності третьої особи відмовитися від продовження проведення судна. Державний морський лоцман вправі вимагати, щоб про це було зроблено запис у лоцманській квитанції. Однак і після відмови від проведення судна лоцман зобов'язаний залишатися на капітанському містку і якщо капітанові судна будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, він зобов'язаний надати їх.

На вимогу капітана продовжити лоцманську проводку судна, лоцман зобов'язаний продовжити проводку судна.

Стаття 105. Відмова капітана судна від послуг державного морського лоцмана

Якщо у капітана судна виникли сумніви щодо правильності рекомендацій державного морського лоцмана, він має право відмовитися від його послуг. При цьому в районі, де лоцманське проведення є обов'язковим, капітан за наявності можливостей зупиняє рух судна до прибуття іншого лоцмана.

Капітан судна, який викликав державного морського лоцмана і після його прибуття відмовився від лоцманських послуг, — зобов'язаний сплатити повністю лоцманський збір за проведення судна, для якого був викликаний лоцман.

Стаття 106. Лоцманський збір

З суден, що користуються послугами державних морських лоцманів, справляється лоцманський збір, порядок справлення і розмір якого встановлюються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Стаття 107. Окрема винагорода за затримку державного морського лоцмана

Якщо державний морський лоцман затримується на судні більше двох годин через необхідність довантаження чи розвантаження судна, несправність суднових механізмів, перебування судна в карантині та інші обставини, якщо вони не викликані діями непереборної сили, капітан судна зобов'язаний сплатити організації, де працює державний морський лоцман, окрему винагороду в розмірі, встановленому Міністерством транспорту України.

Стаття 108. Окрема винагорода на повернення державного морського лоцмана

Якщо лоцман і стажист вивезені судном, яке вони проводили, за межі обслуговуваного ними району, капітан судна зобов'язаний відшкодувати лоцману і стажисту витрати на повернення до місця служби (проїзд, добові, проживання в готелі) і, крім того, виплатити винагороду, передбачену статтею 107 цього Кодексу за кожну добу перебування їх за межами району лоцманського проведення.

Стаття 109. Справляння зборів і стягнення штрафів

Лоцманський збір, окрема винагорода і штрафи, передбачені статтями 102, 105, 106, 107, 108 цього Кодексу, включаються із доходів організації, працівником якої є державний морський лоцман.

ГЛАВА 4. СЛУЖБА РЕГУЛЮВАННЯ РУХУ СУДЕН

Стаття 110. Поняття служби регулювання руху суден

У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, збіг морських шляхів) рішенням Міністерства транспорту України створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден.

Зона дії і порядок руху суден в зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються Міністерством транспорту України.

Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, подання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного облаштування, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання.

Перелік послуг, що надаються конкретною службою регулювання руху суден, ступінь обов'язковості окремих видів радіолокаційного обслуговування повідомляються в Обов'язковій постанові начальника морського порту, лоціях і Повідомленнях мореплавцям.

За межами територіального моря України служба регулювання руху суден обслуговує судна тільки за заявкою капітана судна.

Стаття 111. Правовий статус служби регулювання руху суден

Служба регулювання руху суден діє відповідно до Типового положення про службу регулювання руху суден, що затверджується Міністерством транспорту України.

Якщо зона дії служби регулювання руху суден охоплює акваторії кількох портів або узбережні води і вузькості (регіональна служба регулювання руху суден), порядок створення і підпорядкованість служби регулювання руху суден визначаються портами, що беруть участь у створенні такої служби, за погодженням з Міністерством транспорту України.

Стаття 112. Лоцман-оператор служби регулювання руху суден

Лоцманами-операторами служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим Положенням про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, що затверджується Міністерством транспорту України.

Стаття 113. Відмова служби регулювання руху суден від надання послуг судну

Якщо капітан судна, що проводиться за допомогою служби регулювання руху суден, не дотримується рекомендацій лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, то лоцман має право відмовитися від продовження радіолокаційного проведення судна, що обов'язково фіксується за допомогою технічних засобів. Проте і після відмови від радіолокаційного проведення судна лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний залишитися на зв'язку з судном і, якщо капітану будуть потрібні відомості, необхідні для безпечного плавання, лоцман-оператор служби регулювання руху суден зобов'язаний подати їх.

Якщо капітан зажадає, щоб лоцман-оператор служби регулювання руху суден поновив радіолокаційне проведення судна, його вимога має задовольнитися.

Стаття 114. Відповідальність служби регулювання руху суден за аварії

Відповідальність за аварії, що сталися з вини лоцмана-оператора служби регулювання руху суден, несе відповідний порт, у підпорядкуванні якого перебуває служба регулювання руху суден.

Ця відповідальність обмежується розміром аварійного фонду служби регулювання руху суден, що утворюється з 10 відсотків відрахувань від сум зборів, що надійшли в календарному році, який передував аварії.

Стаття 115. Оплата послуг служби регулювання руху суден

З суден, що користуються послугами служби регулювання руху суден, справляється збір, порядок і розмір якого встановлюються Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

Капітан судна, який звернувся до служби регулювання руху суден за послугами, а потім відмовився від них, зобов'язаний повністю сплатити належний за затребувані послуги збір.

ГЛАВА 5. МОРСЬКЕ АГЕНТУВАННЯ

Стаття 116. Агентування суден

У морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства.

Плата за послуги агентських організацій всіх форм власності встановлюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України.

При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує.

Агентування морського флоту здійснюють суб'єкти підприємницької діяльності, що мають ліцензію, одержану відповідно до чинного законодавства України.

Стаття 117. Права і обов'язки морського агента

Морський агент виконує формальності й дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна, допомагає капітану судна у налагодженні контактів з службами порту, місцевими органами державної виконавчої влади, в організації постачання і обслуговування судна в порту, оформляє митні документи та документи на вантаж, інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судновласника, що виникають з договору перевезення, сплачує за розпорядженням судновласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту, залучає вантажі для морських ліній, здійснює збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на суднах, виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Морський агент зобов'язаний:

а) здійснювати добросовісно свою діяльність відповідно до інтересів судновласника або іншого довірителя і звичайної практики морського агентування;

б) діяти в межах своїх повноважень;

в) не передавати здійснення своїх функцій іншій особі (суб'єкту), якщо тільки він не був уповноважений на це своїм довірителем.

Стаття 118. Обов'язки судновласника або іншого довірителя

Судновласник або інший довіритель зобов'язані:

а) надавати морському агенту кошти, достатні для здійснення його функцій;

б) відшкодовувати морському агенту будь-які витрати, зроблені ним від їх імені або за їх згодою;

в) нести відповідальність за наслідки будь-яких дій морського агента в межах його повноважень.

У разі обмеження довірителем звичайних повноважень морського агента будь-яка угода, укладена ним з третьою особою, яка діяла добросовісно, є дійсною і обов'язковою для довірителя, якщо тільки третій особі не було відомо про таке обмеження.

Стаття 119. Припинення договору морського агентування

Договір морського агентування, укладений на визначений термін, припиняється після його закінчення, якщо умовами договору не передбачено інше.

Якщо договір морського агентування укладено на невизначений термін, то кожна із сторін вправі розірвати договір за наявності серйозних причин, які підтверджують його невиконання, сповістивши другу сторону про це не пізніше ніж за три місяці з часу, коли їй стало відомо про такі причини.

ГЛАВА 6. МАЙНО, ЩО ЗАТОНУЛО В МОРІ

Стаття 120. Поняття майна, що затонуло в морі, і сфера застосування

Майном, що затонуло, як визначає ця глава, є судна або інші плавучі засоби, що зазнали катастроф, будь-які споруди, здатні здійснювати плавання, літальні апарати, їх уламки, обладнання, вантажі та інші предмети, незалежно від того, знаходяться вони на плаву чи під поверхнею води, опустилися на дно чи викинуті на мілководдя або на берег.

Правила цієї глави застосовуються щодо підняття, віддалення або знищення майна, що затонуло у межах внутрішніх вод або територіального моря України.

До суден, що затонули у відкритому морі, а також до вантажів та речей, що знаходяться на них, застосовуються законодавства держави, під прапором якої плавало судно.

Правила цієї глави не застосовуються щодо:

а) підняття, віддалення або знищення військового майна;

б) підняття майна культурного характеру, археологічного або історичного значення.

Підняття, віддалення або знищення майна,переліченого у підпунктах «а» і «б» частини четвертої цієї статті, здійснюється відповідно до чинного законодавства України.

Якщо таке майно затонуло на акваторії морського порту, організація, відповідальна за підняття, віддалення або знищення цього майна, відповідно до чинного законодавства України повинна погодити свої дії з керівництвом порту.

Стаття 121. Право на майно, що затонуло

Право на майно, що затонуло у внутрішніх водах або у територіальному морі України, а також відносини, що виникають у зв'язку з цим майном, визначаються чинним законодавством України.

Стаття 122. Підняття майна його власником

Власник майна, що затонуло, якщо він має намір підняти це майно, повинен повідомити про це найближчий морський порт України протягом одного року з дня, коли майно затонуло.

Порт за погодженням з заінтересованими державними органами встановлює достатній за обставинами термін для підняття майна, порядок проведення цих робіт і доводить це до відома власника майна.

Стаття 123. Порядок підняття небезпечного майна, що затонуло

У тих випадках, коли майно, що затонуло, створює перешкоду судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрозу життю або здоров'ю людей чи забрудненню навколишнього природного середовища, власник зобов'язаний негайно повідомити про те, що сталося, найближчий порт і на вимогу останнього віддалити або знищити це майно у встановлений портом термін.

Порт повинен повідомити про це Державну інспекцію охорони Чорноморського (Азовського) морів, Міністерство охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України.

Якщо майно, що затонуло, становить безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю чи здоров'ю людей, забрудненню навколишнього природного середовища, а власник майна, що затонуло, не піднімає його у термін, встановлений портом, згідно з цією статтею, порт має право за рахунок власника затонулого майна, вжити необхідних заходів до його негайного підняття, а при необхідності — до його знищення або віддалення іншим способом.

Якщо власник майна, що затонуло, невідомий, порт робить публікацію про терміни, встановлені для підняття майна, що затонуло, у Повідомленнях мореплавцям. Якщо відома держава, під прапором якої плавало затонуле судно, порт направляє відповідне повідомлення Міністерству закордонних справ України.

Стаття 124. Право порту на вибір судновідомального підприємства

У разі наявності вагомих підстав, порт має право не дозволити власнику майна піднімати затонуле майно своїми засобами або засобами обраної ним судопіднімальної організації. У цьому випадку підняття майна здійснює порт за рахунок його власника.

Стаття 125. Втрата права на майно, що затонуло

Власник майна, що затонуло, втрачає право на нього у випадку, якщо не зробить заяви або не підніме майно у терміни, передбачені статтями 122, 123 цього Кодексу, і це майно стає державною власністю.

Стаття 126. Витребування майна, піднятого портом

Майно, підняте портом згідно із статтею 124 цього Кодексу, а також майно, підняте портом внаслідок того, що воно становило безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю і здоров'ю людей або забрудненню навколишнього природного середовища (стаття 123 цього Кодексу), може бути витребуване його власником протягом двох років з дня, коли майно було фактично піднято. При цьому порту повинні бути відшкодовані вартість підняття та інші завдані у зв'язку з цим витрати і збитки.

Якщо підняте майно реалізовано портом через неможливість або недоцільність його зберігання, власнику майна повертається виручена від реалізації сума за вирахуванням усіх витрат, понесених портом у зв'язку з підняттям, зберіганням і реалізацією майна. При цьому, якщо виручена від реалізації піднятого майна сума не покриває усіх витрат і збитків порту, власник майна зобов'язаний відшкодувати їх порту.

Відмова від затонулого або піднятого майна не звільняє власника від обов'язку відшкодувати порту його витрати і збитки у випадках, передбачених статтями 123 і 124 цього Кодексу і цією статтею.

Стаття 127. Випадково підняте майно

Випадково підняте майно, що затонуло, повинно бути здане найближчому морському порту України. У цьому разі особі, яка доставила майно у розпорядження порту, виплачується винагорода у розмірі однієї третини вартості цього майна.

РОЗДІЛ V. МОРСЬКІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПРАВИЛА

Стаття 128. Організація морських перевезень вантажів

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором.

Морські перевезення для державних потреб здійснюються у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Перевізник і вантажовласник, у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів, можуть укладати довготермінові договори про організацію морських перевезень.

Стаття 129. Морські перевезення транспортом загального користування

Морська транспортна організація загального користування:

а) зобов'язана прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України;

в) зобов'язана публікувати тарифи і умови перевезень.

Морська транспортна організація загального користування не має права укладати договори з вантажовласниками про звільнення від відповідальності або її зменшення, яку, відповідно до правил цього розділу, ця організація — перевізник повинна нести за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Стаття 130. Заборона приймання вантажу до перевезення

Приймання вантажів до перевезення у визначених напрямках може бути заборонено тільки у виняткових випадках Міністерством транспорту України з повідомленням про це заінтересованих організацій і Уряду України.

У випадках явищ стихійного характеру, катастроф і аварій, що викликали перерву в русі, а також у разі оголошення карантину приймання вантажів може бути тимчасово припинено або обмежено розпорядженням начальника порту з негайним повідомленням про це Міністерства транспорту України, яке встановлює термін дії заборони приймання вантажу і його обмеження.

Заборона, тимчасове припинення або обмеження приймання вантажу можуть бути введені для перевезень у певних напрямках портів або у визначені порти.

Про заборону, тимчасове припинення чи обмеження приймання вантажу начальник порту негайно сповіщає відправників вантажів, а при перевезенні вантажів у прямому змішаному або прямому водному сполученні — також і організації інших видів транспорту.

Стаття 131. Каботажні перевезення

Перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу Міністерства транспорту України.

Стаття 132. Міжнародні перевезення

Перевезення між портами України й іноземними портами можуть здійснюватися як суднами, що плавають під Державним прапором України, так і за умови взаємності суднами, що плавають під іноземним прапором.

ГЛАВА 2. ДОГОВІР МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Стаття 133. Поняття договору морського перевезення вантажу

За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Стаття 134. Доказ існування та змісту договору морського перевезення вантажу

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

1) рейсовий чартер — якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;

2) коносамент — якщо договір не передбачає умови, зазначеної в пункті 1 цієї статті;

3) інші письмові докази.

Стаття 135. Правовідносини перевізника і одержувача вантажу

Право відносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені.

Стаття 136. Реквізити рейсового чартеру

Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Рейсовий чартер підписується фрахтівником (перевізником) і фрахтувальником або їх уповноваженими представниками.

Стаття 137. Докази приймання вантажу до перевезення

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладання договору морського перевезення і приймання перевізником вантажу, як його описано в цьому документі.

Коносамент складається на підставі підписаного відправником документа, в якому, зокрема, повинні міститися дані, зазначені в пунктах 4-8 статті 138 цього Кодексу.

Відправник відповідає перед перевізником за всі наслідки, що виникли в результаті неправильності або неповноти відомостей, зазначених у згаданому документі.

Стаття 138. Реквізити коносамента

У коносаменті зазначаються:

1) найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні;

2) найменування перевізника;

3) місце приймання або навантаження вантажу;

4) найменування відправника;

5) місце призначення вантажу або, при наявності чартеру, місце призначення або направлення судна;

6) найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або визначення, що коносамент видано «наказу відправника», або найменування одержувача з визначенням, що коносамент видано «наказу одержувача» (ордерний коносамент), або визначенням, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника);

7) найменування вантажу, його маркування, кількість місць або кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;

8) фрахт та інші належні перевізнику платежі або визначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, або визначення, що фрахт повністю сплачено;

9) час і місце видачі коносамента;

10) кількість складених примірників коносамента;

11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

Під час буксирування лісу в плотах дані, зазначені в пункті 7 цієї статті, перевізником не перевіряються і вносяться до коносамента на підставі письмової заяви відправника.

Якщо у разі перевезення вантажів наливом, насипом або навалом, і дані, зазначені в пункті 7 цієї статті, не були перевірені, перевізник вправі включити їх в коносамент з відповідним застереженням. Таке ж застереження може бути зроблено перевізником під час перевезення різних вантажів у тому випадку, коли у нього є достатньо підстав вважати, що дані, згадані в пункті 7 цієї статті, вказані відправником неточно або він не мав розумної можливості їх перевірити. При перевезенні вантажів у закордонному сполученні в коносамент можуть бути внесені за згодою сторін і інші умови та застереження.

Стаття 139. Кількість примірників коносамента

Перевізник зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносамента тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносамента. Після видачі вантажу по одному з примірників коносамента решта примірників втрачає силу.

Стаття 140. Передача коносамента

Коносамент передається з додержанням таких правил:

1) іменний коносамент може передаватися за іменними передаточними написами або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) ордерний коносамент може передаватися за іменними або бланковими передаточними написами;

3) коносамент на пред'явника може передаватися шляхом простого вручення.

Стаття 141. Повернення вантажу відправнику

Відправник має право вимагати повернення вантажу в порту відправлення до відходу судна або видачі вантажу в проміжному порту, або видачі не тій особі, що зазначена в коносаменті, за умови пред'явлення всіх виданих відправнику примірників коносамента або надання відповідного забезпечення і з дотриманням правил цього Кодексу про відмову від договору морського перевезення. Таке ж право належить кожному законному держателю всіх виданих відправнику вантажу примірників коносамента.

Стаття 142. Тарування і упаковка вантажу

Вантажі, що потребують тари і упаковки, для запобігання втратам, нестачам і пошкодженню, повинні подаватися до перевезення у справній тарі і упаковці, що забезпечує повне збереження вантажів у процесі перевезення і перевантаження.

На кожному вантажному місці повинно бути нанесено повне і чітке маркірування, передбачене правилами морського перевезення вантажів.

Плоти повинні подаватися відправником у стані, що відповідає встановленим правилам збивання, а за відсутності таких правил — у стані, що забезпечує в цілості доставку плотів морем.

Стаття 143. Морехідний стан судна

Перевізник зобов'язаний заздалегідь, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження ванта-

Перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що неморехідний стан судна був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві ним належної дбайливості (приховані недоліки).

Будь-які договори сторін, що суперечать частині першій цієї статті, недійсні.

Стаття 144. Документи на вантаж

Відправник повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила. Відправник відповідає перед перевізником за збитки, заподіяні внаслідок несвоєчасної передачі, неправильності або неповноти цих документів.

Стаття 145. Заміна судна

Якщо вантаж повинен перевозитися на визначеному судні, він може бути завантажений на інше судно тільки за згодою відправника або фрахтувальника, за винятком випадків перевантаження внаслідок технічної необхідності, що виникла після початку завантаження.

Стаття 146. Розміщення вантажу на судні

Вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути поміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні. Вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

Стаття 147. Перевезення вантажів в опломбованих приміщеннях

Вантажі можуть перевозитися в опломбованому відправником ліхтері, судновому приміщенні або контейнері.

Стаття 148. Сталійний час

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (сталійний час), визначається згодою сторін, а за відсутності такої згоди — нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Стаття 149. Контрсталійний час

Угодою сторін можуть бути встановлені додатковий після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення сталійного часу (диспач).

За відсутності угоди сторін, передбаченої частиною першою цієї статті, тривалість контрсталійного часу і розмір плати перевізнику за простій, а також розмір винагороди відправнику або фрахтувальнику за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) визначаються відповідно до термінів і ставок, прийнятих у відповідному порту.

За відсутності зазначених ставок розмір плати за простій визначається витратами на утримання судна і екіпажу, а винагорода за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) обчислюється у половинному розмірі плати за простій.

Стаття 150. Надконтрсталійний час

Під час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Стаття 151. Приймання вантажу у разі затримки судна під навантаженням

У разі надання для перевезення вантажу всього судна капітан не вправі відмовитись від приймання вантажу, доставленого до закінчення сталійного або контрсталійного часу, якщо сторони домовились про це, навіть якщо приймання і укладення вантажу можуть затримати судно понад встановлений термін. За кожний зайвий день затримки судна понад контрсталійний час відправник зобов'язується відшкодувати перевізнику заподіяні збитки.

У тих випадках, коли для перевезення вантажу надано не все судно, капітан вправі до закінчення погодженого сталійного (або сталійного і контрсталійного) часу відмовитися від приймання вантажу, який внаслідок його пред'явлення із запізненням можна навантажити на судно належним чином і без шкоди для решти вантажу не інакше, як затримавши судно. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Стаття 152. Вивантаження стороннього вантажу

У разі надання для перевезення вантажу всього судна, частини судна або окремих суднових приміщень відправник може вимагати вилучення вантажу, що не належить йому, з поданого йому судна, частини судна чи суднового приміщення в порту відправлення, а у випадку надання всього судна — у будь-якому порту заходу. Якщо сторонній вантаж не був своєчасно вилучений з судна, відправник має право вимагати відповідного зменшення фрахту, а також відшкодування завданих йому внаслідок цього збитків.

Стаття 153. Неправильно зазначений вантаж

Вантаж легкозаймистий, вибуховий або взагалі небезпечний за своєю природою, якщо він був зданий під неправильним або неповним найменуванням, і під час його приймання перевізник не міг шляхом зовнішнього огляду пересвідчитися у його властивостях, може бути у будь-який час вивантажений перевізником або знищений чи знешкоджений як того будуть вимагати обставини, без відшкодування відправнику пов'язаних з цим збитків.

Відправник відповідає за всі збитки, заподіяні перевізнику або третім особам у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу.

Фрахт за перевезення такого вантажу не повертається, а якщо він під час відправлення вантажу не був сплачений, то перевізник може стягнути його повністю.

Стаття 154. Вивантаження небезпечного вантажу

Якщо навантажений з відома і за згодою перевізника вантаж, зазначений у статті 153 цього Кодексу, стане небезпечним для судна, іншого вантажу або людей, які знаходяться на судні, то перевізник вправі обійтися з таким вантажем згідно з частиною першою статті 153 цього Кодексу. Відправник у такому випадку не несе відповідальності перед перевізником за збитки, заподіяні у зв'язку з перевезенням зазначеного вантажу, за винятком загальної аварії. Перевізник має право на фрахт у розмірі, пропорційному фактичній дальності перевезення вантажу до моменту його припинення.

Стаття 155. Відправлення судна з неповним вантажем

У разі, якщо відправнику надано для перевезення все судно, перевізник зобов'язаний на вимогу відправника відправити судно в плавання, навіть якщо не весь вантаж був навантажений. Перевізник у цьому випадку зберігає право на повний фрахт.

Стаття 156. Відмова сторін від договору до відходу судна

Кожна із сторін вправі відмовитися від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні зв'язаних з цим збитків у таких випадках, що виникли до відходу судна з порту:

1) воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу;

2) блокади порту відправлення або призначення;

3) затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору;

4) залучення судна для спеціальних потреб держави;

5) заборони керівництвом порту вивозу з порту відправлення або ввозу в порт призначення вантажу, призначеного для перевезення.

Випадки, передбачені у пунктах 3, 5 цієї статті, не можуть бути підставою для відмови від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні збитків, якщо затримка передбачається короткочасною.

У випадках, передбачених у цій статті, перевізник не несе витрат, пов'язаних з розвантаженням.

Стаття 157. Відмова сторін від договору під час рейсу

Кожна із сторін внаслідок настання будь-якої з обставин, зазначених у статті 156 цього Кодексу, може відмовитися від договору також під час рейсу. У цьому випадку відправник відшкодовує перевізнику всі зазнані останнім витрати щодо вантажу, у тому числі і витрати пов'язані з розвантаженням, а також фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу.

Стаття 158. Припинення договору без відмови сторін

Договір морського перевезення вантажу припиняється без відмови сторін і без обов'язку однієї відшкодувати іншій заподіяні припиненням договору збитки, якщо після укладення договору і до відходу судна з місця навантаження внаслідок обставин, не залежних від сторін:

1) судно загине або буде силоміць захоплене;

2) судно буде визнане непридатним для плавання;

3) загине вантаж, індивідуально визначений;

4) загине вантаж, що визначається родовими ознаками, після здачі його для навантаження, а відправник не встигне здати інший вантаж замість загиблого.

Договір морського перевезення вантажів припиняється внаслідок зазначених обставин і під час рейсу, причому перевізнику належить фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення виходячи з кількості врятованого і зданого перевізником вантажу.

Стаття 159. Перешкоди щодо заходу в порт

Якщо внаслідок заборони властей, стихійних явищ або інших причин, незалежних від перевізника, судно не може зайти в порт призначення, перевізник зобов'язаний негайно повідомити про це відправника.

Якщо протягом розумного терміну з моменту відправки повідомлення не надійде розпорядження відправника про те, як обійтися з вантажем, капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом або повернути цей багаж в порт відправлення зважаючи на те, що на думку капітана є більш вигідним для відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно, капітан повинен вивантажити вантаж, що не може бути доставлений в порт призначення, в іншому порту згідно з розпорядженням відправника. У разі неодержання такого розпорядження протягом трьох діб з моменту відправлення повідомлення капітан вправі вивантажити вантаж в одному з найближчих портів за власним розсудом, повідомивши про це відправника. Капітан вправі зробити те ж саме і у тому випадку, коли розпорядження відправника неможливо виконати без збитку для власників інших вантажів, що знаходяться на судні.

Відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, пов'язані з очікуванням розпорядження відправника протягом розумного терміну, а також всі витрати щодо вантажу і сплатити фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення вантажу.

Стаття 160. Термін доставки вантажу

Перевізник зобов'язаний доставляти вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, — у звичайно прийняті терміни.

Стаття 161. Девіація судна

Не вважається порушенням договору морського перевезення вантажу будь-яке відхилення судна від наміченого шляху з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника.

Стаття 162. Видача вантажу

Вантаж видається в порту призначення:

1) за іменним коносаментом одержувачу, вказаному в коносаменті, або особі, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) за ордерним коносаментом — відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент «наказу відправника» або «наказу одержувача», а в разі наявності у коносаменті передаточних написів особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, або пред'явникові коносамента з останнім бланковим написом;

3) за коносаментом на пред'явника — пред'явнику коносамента.

Стаття 163. Платежі при одержанні вантажу. Право утримання вантажу

Під час прийому вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати витрати, зроблені перевізником за рахунок вантажу, внести плату за простій судна в порту вивантаження, а також сплатити фрахт і плату за простій у порту навантаження, якщо це передбачено в коносаменті або іншому документі, на підставі якого перевозився вантаж, а у випадку загальної аварії — внести аварійний внесок або надати належне забезпечення.

Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум або надання забезпечення, зазначених у частині першій цієї статті.

Право утримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право.

Після видачі вантажу одержувачу перевізник втрачає право вимоги від відправника чи фрахтувальника платежів, не внесених одержувачем, за винятком випадків, коли перевізник не зміг здійснити право утримання вантажу з незалежних від нього причин.

Стаття 164. Право застави на вантаж

Для забезпечення вимог, зазначених у частині першій статті 163 цього Кодексу, перевізник має право застави на вантаж, що перевозиться.

Право застави припиняється у випадках:

1) видачі вантажу одержувачу;

2) задоволення забезпечених заставою вимог перевізника;

3) прийняття перевізником іншого належного забезпечення.

Перевізник має право в порядку, передбаченому законодавством, продати вантаж, що є предметом застави, попередньо повідомивши про це відправника або фрахтувальника, а також одержувача.

Із сум, виручених від реалізації вантажу, вимоги перевізника, зазначені в частині першій статті 163 цього Кодексу, задовольняються після оплати суднових витрат, витрат, пов'язаних із збереженням, реалізацією вантажу.

Якщо суми, виручені від реалізації вантажу, недостатньо для задоволення потреб, зазначених у частині першій статті 163 цього Кодексу, а також відсотків і збитків, заподіяних простроченням оплати, перевізник вправі вимагати від відправника або фрахтувальника суму, якої не вистачає.

Стаття 165. Огляд і перевірка кількості вантажу

Одержувач і перевізник мають право (кожний) вимагати, до видачі вантажу, огляду та/або перевірки його кількості. Викликані цим витрати несе той, хто вимагав огляду вантажу та перевірки його кількості.

Стаття 166. Заява про нестачу або пошкодження вантажу

Якщо під час прийому вантажу, що перевозиться за коносаментом, одержувач письмово не заявив перевізнику про нестачу або пошкодження вантажу, то вважається, якщо інше не буде доведено, що одержувач отримав вантаж згідно з умовами коносамента. Якщо вантаж було оглянуто і перевірено одержувачем разом з перевізником, то одержувач може не робити зазначеної в першій частині цієї статті заяви.

У випадку, якщо втрата, нестача або пошкодження не могли бути виявлені при звичайному способі приймання вантажу, то заява перевізнику може бути зроблена одержувачем протягом трьох діб після прийняття вантажу.

Договори, що суперечать цій статті, недійсні.

Стаття 167. Здача незапитаного вантажу на зберігання

Якщо для перевезення вантажу було надано не все судно і в порту призначення одержувач не запитав цей вантаж, не розпорядився ним або відмовився від нього, перевізник вправі, повідомивши про це відправника, здати вантаж на зберігання на склад або в інше надійне місце за рахунок і на ризик відправника.

Якщо для перевезення вантажу було надано все судно, капітан, у

разі неявки одержувача в порту призначення або у разі його відмови від приймання вантажу зобов'язаний негайно повідомити про це відправника. Вивантаження і здача вантажу на склад проводиться капітаном лише після закінчення термінів вивантаження і контрсталійного часу і за умови, що в ці терміни не надійде іншого розпорядження відправника. Час, витрачений перевізником на здачу вантажу на зберігання, розглядається як простій судна.

Якщо протягом двох місяців з дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде запитаний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незапитаний вантаж, що швидко псується, можна продати і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника.

У морських портах України терміни і порядок зберігання вантажів до отримання їх одержувачем визначаються правилами, що встановлюються Міністерством транспорту України згідно із статтею 3 цього Кодексу.

Вантажі, що зберігаються у портах понад встановлені терміни, підлягають продажу у порядку, встановленому чинним законодавством України, з компенсацією портам витрат на зберігання, відповідно до правил статті 169 цього Кодексу.

Стаття 168. Оплата зберігання несвоєчасно вивезеного вантажу

У разі скупчення в морських портах України вантажів, що перевозяться в каботажі, внаслідок несвоєчасного їх вивезення одержувачами з вини останніх плата за зберігання цих вантажів у портах може бути збільшена до трикратного розміру.

Підвищена плата за зберігання вводиться не раніш як через добу після письмового повідомлення про це юридичної чи фізичної особи, з якої передбачається стягнення підвищеної плати.

Стаття 169. Продаж незапитаного і зданого на зберігання вантажу

Суми, виручені від продажу вантажу, зазначеного в статті 167 цього Кодексу, за вирахуванням сум, належних перевізнику, зараховуються на депозит перевізника для видачі за належністю.

Якщо виручених від продажу вантажу сум виявиться недостатньо для покриття належних перевізнику платежів і витрат, пов'язаних із зберіганням і продажем вантажу, перевізник вправі стягнути недоодержані суми з відправника.

Якщо протягом шести місяців з дня продажу вантажу ніхто не заявить своїх прав на суму, виручену від його продажу, то ця сума за вирахуванням належних перевізнику платежів, надходить до Державного бюджету України, а сума, виручена від продажу бездокументного вантажу, — в доход перевізника на покриття збитків, викликаних задоволенням вимог, зв'язаних з втратою або нестачею вантажів.

Стаття 170. Оплата фрахту

Всі належні перевізнику платежі сплачуються відправником вантажу (фрахтувальником).

У випадках, передбачених договором відправника (фрахтувальника) з перевізником, а при перевезенні в каботажі — чинними на морському транспорті України правилами, допускається переведення обов'язків платежів на одержувача.

Одержувач зобов'язаний при прийманні вантажу сплатити перевізнику, якщо це не було зроблено раніше вантажовідправником (вантажоодержувачем), належний фрахт, внести плату за простій, відшкодувати зазначені перевізником витрати, пов'язані з вантажем, а у випадку загальної аварії — зробити аварійний внесок або надати належне забезпечення.

Перевізник може не видавати вантаж до виплати сум або надання забезпечення, зазначених у частині третій цієї статті.

Стаття 171. Забезпечення оплати фрахту

Якщо вартість навантаженого вантажу не покриває фрахту та інших витрат перевізника щодо вантажу, а відправник не вніс повністю фрахт перед відходом судна і не надав додаткового забезпечення, перевізник має право до відходу судна розірвати договір і вимагати сплати йому половини обумовленого фрахту, плати за простій, якщо він мав місце, а також відшкодування інших понесених перевізником витрат щодо вантажу. Вивантаження такого вантажу здійснюється за рахунок відправника.

Стаття 172. Оплата фрахту в разі відмови відправника від договору, якщо для перевезення було надано все судно

Якщо для перевезення вантажу надано все судно, відправник вправі відмовитися від договору із сплатою:

1) половини повного фрахту, а також плати за простій, якщо він мав місце і витрачених перевізником за рахунок вантажу сум і не включених в суму фрахту, якщо відмова відправника надійшла до закінчення сталійного або контрсталійного часу, встановленого для навантаження, або до відправлення судна в плавання, залежно від того, який з цих двох моментів настав раніше;

2) повного фрахту та інших сум, зазначених у пункті 1 цієї статті, якщо відмова надійшла після одного з моментів, зазначених у пункті 1 цієї статті і договір було укладено на один рейс;

3) повного фрахту за перший рейс, інших сум, зазначених у пункті 1 цієї статті, і половини фрахту за решту рейсів, якщо відмова надійшла після одного з моментів, зазначених у пункті 1 цієї статті, і якщо договір було укладено на кілька рейсів.

У разі відмови відправника від договору морського перевезення вантажу до виходу судна в рейс перевізник зобов'язаний видати відправнику вантаж, якщо навіть вивантаження може затримати судно понад встановлений термін.

При відмові відправника від договору морського перевезення вантажу під час рейсу він вправі вимагати видачі вантажу тільки в порту призначення, куди судно повинно зайти згідно з договором морського перевезення вантажу, або в порту, куди воно зайшло з необхідності.

Стаття 173. Оплата фрахту у разі відмови відправника від договору, якщо для перевезення було надано не все судно

Якщо за договором морського перевезення вантажу відправнику було надано не все судно, то його відмова від договору може виникнути лише за умови сплати повного фрахту, плати за простій, якщо він мав місце, і відшкодування понесених перевізником витрат по вантажу, не включених у суму фрахту. Перевізник зобов'язаний на вимогу відправника видати вантаж до його доставки в порт призначення лише у тому випадку, якщо цим не буде завдано збитків перевізнику та іншим відправникам вантажу.

Стаття 174. Дистанційний фрахт

У разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу з причин, за які перевізник не несе відповідальності, фрахт сплачується повністю. У випадках, передбачених статтями 154, 157, 158, 159 цього Кодексу, фрахт сплачується пропорційно пройденій відстані.

Стаття 175. Прострочення оплати фрахту

Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. За прострочений фрахт відправник (фрахтувальник) або одержувач платить пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу або за ставками, встановленими Міністерством транспорту України.

Стаття 176. Підстави звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу і пошкодження вантажу

Перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок:

1) дії непереборної сили;

2) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;

3) пожежі, що виникла не з вини перевізника;

4) рятування людей, суден, вантажів;

5) дій або розпоряджень властей (затримання, арешт, карантин і т.ін.);

6) военних дій, терористичних актів, народних заворушень;

7) дій або упущень відправника або одержувача;

8) прихованих недоліків вантажу, його властивостей або природних втрат, що не перевищують, однак, встановлених норм;

9) непомітних за зовнішнім виглядом, недоліків тари і упаковки вантажу чи збивання лісу в плоту;

10) недостатності чи неясності маркування вантажу;

11) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження роботи повністю чи частково;

12) дій щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Відповідальність перевізника за цією статтею виникає з моменту приймання вантажу до перевезення і закінчується в момент його видачі.

Недійсними є угоди, що не відповідають положенням цієї статті, за винятком угод про відповідальність з моменту приймання вантажу до його навантаження на судно і після вивантаження до здачі вантажу.

Стаття 177. Навігаційна помилка

Перевізник не відповідає за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або упущень капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном. За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликаних діями або упущеннями названих осіб під час навантаження, розміщення, вивантаження або здавання вантажу, перевізник несе відповідальність за правилами статті 176 цього Кодексу.

Стаття 178. Звільнення перевізника від відповідальності за нестачу вантажу

Перевізник не відповідає за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення:

1) у справних суднових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах із справними пломбами відправника (стаття 147 цього Кодексу);

2) у цілій і справній тарі без слідів її розпакування в дорозі;

3) у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника.

Стаття 179. Розмір відповідальності перевізника за втрату, недостачу і пошкодження вантажу

За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

1) за втрату і недостачу вантажу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає;

2) за пошкодження або зіпсуття вантажу — у сумі, на яку знизилась вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержаний ним фрахт, якщо він не входить у ціну втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає.

Стаття 180. Визначення вартості вантажу

Дійсна вартість втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає, визначається за цінами порту призначення на той час, коли туди прийшло або повинно було прийти судно, а при неможливості визначити ці ціни — за цінами порту і часом відправлення вантажу, збільшеними на суму витрат, пов'язаних з перевезенням.

З відшкодування за втрачений, пошкоджений вантаж і вантаж, якого не вистачає, відраховуються витрати, пов'язані з перевезенням вантажу (оплата фрахту, мита тощо), що повинні були бути зроблені вантажовласником, але внаслідок нестачі або пошкодження вантажу зроблені не були.

Стаття 181. Обмеження відповідальності перевізника при незазначеній вартості вантажу

Якщо вартість вантажу не була зазначена і включена в коносамент, відшкодування за пошкоджене місце чи одиницю вантажу або яких не вистачає не може перевищувати 666,67 розрахункових одиниць або 2,0 розрахункових одиниць за один кілограм маси брутто пошкодженого, зіпсованого вантажу або вантажу, якого не вистачає, залежно від того, яка сума вища, за винятком вартості контейнера або іншого транспортного пристрою відправника (фрахтувальника), вартість якого визначається згідно із статтею 182 цього Кодексу.

Угода про зменшення вказаних сум, недійсна. Перевізник не має права на обмеження відповідальності, передбачене в частині першій цієї статті, якщо доведено, що втрата, нестача або пошкодження стали результатом дій або упущень перевізника, здійснених з наміром завдати таку втрату, нестачу чи пошкодження або через самовпевненість з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Службовець або агент перевізника не вправі скористатися передбаченими в цій главі правилами про обмеження відповідальності, якщо доведено, що нестача, пошкодження або зіпсуття стали результатом дії або упущення цього службовця або агента, здійснені з наміром заподіяти такий збиток або через самовпевненість з усвідомленням можливості заподіяння збитку.

Якщо в коносаменті зазначено число місць або одиниць вантажу, поміщеного в контейнер або на інший пристрій, то кількість місць або одиниць вантажу для цілей цієї статті приймається згідно з коносаментом. Якщо у коносаменті не зазначено число місць або одиниць вантажу, поміщеного в контейнер або на інший пристрій, кількість вантажу в контейнері або на іншому пристрої вважається одним місцем або однією одиницею вантажу.

Стаття 182. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження контейнера

За втрату або пошкодження контейнера чи іншого пристрою відправника (фрахтувальника) перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

1) за втрату контейнера чи пристрою — у розмірі його дійсної вартості з урахуванням фактичного зносу контейнера чи пристрою на момент його втрати;

2) за пошкодження контейнера чи пристрою — у розмірі дійсної вартості його ремонту в порту призначення, якщо ремонт не буде виконано перевізником самостійно або за власний рахунок до моменту здачі контейнера одержувачу.

Стаття 183. Відповідальність за простій судна з вини відправника або одержувача вантажу

За простій судна, внаслідок непред'явлення або несвоєчасного пред'явлення вантажу, затримки навантажувально- розвантажувальних робіт, що проводяться засобами відправника або одержувача вантажу, або інших затримок з вини відправника або одержувача вантажу відповідальність несе відправник або одержувач вантажу згідно з договором морського перевезення вантажу.

Штраф за контрсталійний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталійного часу і суми штрафу.

ГЛАВА 3. ДОГОВІР МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРА

Стаття 184. Поняття договору морського перевезення пасажира

За договором морського перевезення пасажира перевізник зобов'язується перевезти пасажира і його каютний багаж в пункт призначення, а у разі здачі пасажиром багажу — також доставити багаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу — і плату за провезення багажу.

Перевезення охоплює час перебування пасажира та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажира водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка, або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником.

Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

Стаття 185. Сфера застосування договору морського перевезення пасажира

Правила цієї глави застосовуються до перевезень пасажира і багажу, якщо:

1) судно плаває під Державним прапором України;

2) договір перевезення укладено в Україні;

3) відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України.

Будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажира, передбачені цією главою, є недійсними.

Стаття 186. Недійсність умов договору

Будь-яка умова договору, укладеного до виникнення події, що стала причиною смерті пасажира або ушкодження здоров'я, або втрати чи пошкодження багажу, яка має своєю ціллю звільнити перевізника від відповідальності перед пасажиром або встановити меншу, ніж зазначено у статті 194 цього Кодексу межу відповідальності, а також будь-яка умова, ціллю якої є перенесення тягаря доказу, покладеного на перевізника, є недійсною. Але недійсність цієї умови не тягне за собою недійсності договору перевезення, який продовжує регулюватися правилами цієї глави.

Стаття 187. Доказ укладення договору

Доказом укладення договору морського перевезення пасажира і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

Стаття 188. Відмова пасажира від договору

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу — в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу в порядку і терміни, встановлені Міністерством транспорту України.

Якщо пасажир відмовився від перевезення не пізніше терміну, встановленого правилами перевезення, або не з'явився до відходу судна через хворобу, або відмовився до відходу судна від перевезення з цієї ж причини з пред'явленням відповідного документа або з причин, що залежать від перевізника, пасажиру повертається вся внесена ним плата за проїзд і провіз багажу.

(Закінчення буде).

АВТОЗАПЧАСТИ

Продаем по оптовым ценам (базам под реализацию):

- крышки распределителя ЗИЛ, ГАЗ, «Волга», ВАЗ, «Москвич»;
- регуляторы напряжения разные на все а/м;
- свечи А-11, А-17ДВ-10;
- катушки зажигания Б-114, 115, 116, 117, 27.3705/2108/;
- провод зажигания ПВВ-1 и ПГВА, наборы проводов;
- реле поворотов и др., прокладки г/б цилиндров и выхлопной трубы в ассортименте;
- коммутаторы зажигания ТК-102 и др.,
- рулетки разной длины.
- Многое другое из наличия и под заказ.
- Принимаем заказы на автозапчасти ЗИЛ-130.

Закупаем оптом автозапчасти.

Адрес: Киев, ул. Терехина, 8-а, факс-автомат (044) 530-42-11, тел. 417-29-49.

Кам'янець-Подільський планово-економічний технікум-інтернат оголошує прийом абітурієнтів на 1995—1996 навчальний рік із числа інвалідів II та III групи за спеціальностями:

1. Бухгалтерський облік і аудит;
2. Економіка підприємства.

Прийом заяв — з 10 червня по 22 липня 1995 року.

Вступні іспити — з 23 липня.

Зараховані на навчання перебувають на повному державному забезпеченні.

Адреса технікуму: 281900 Хмельницька обл., Кам'янець-Подільський, вул.Годованця,13. Тел. 3-26-51.

Предприятие «Днепротехсервис» реализует со склада в Днепропетровске:

- пиловочник диаметром более 200 мм, дл 4÷6 м (сосна);
- пиломатериал необрезной 25, 40, 50, 60 мм;
- шпалы деревянные широкой колеи пропитанные и непропитанные;
- холодильники «Днепр 2-МС».

Возможен бартер на сахар.

Телефоны: (0562) 44-72-81, 45-80-40, 65-12-54, факс (0562) 44-72-81.

Официальный представитель Горьковского завода «АО ГАЗ» и АО «Москвич» (АЗЛК) предлагает со склада в Киеве новые автомобили:





ПАЗ-3205

Автомобили УАЗ всех модификаций





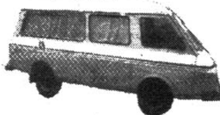
ГАЗ-3302 «Газель» шасси, тентованные и промтоварные автофургоны ГАЗ-3307 ГАЗ-4301



ИЖ-2715 грузовые и грузопассажирские

ГАЗ-31029
ГАЗ-31029-051
ГАЗ-31022
ГАЗ-310240
ГАЗ-310212





Микроавтобусы РАФ разных модификаций



прицепы к легковым автомобилям



Москвич 2141-S
Москвич-2335 пикап на базе М-2141
Москвич-2141-S (такси)
Москвич 2126 «Орбита»

Тел. в Киеве: (044) 264-74-42, 264-96-69
тел./факс 264-24-05

Удобная форма оплаты и выгодные условия для каждого покупателя!
Оптовым покупателям предоставляются существенные скидки.

Телефоны региональных представителей в Украине:

Винница	(0432) 32-49-60	Луганск	(0642) 55-70-21
Горловка	(06242) 4-63-97	Луцк	(03322) 5-14-08
Днепропетровск	(0562) 27-06-61, 27-99-85	Никополь	(05662) 2-13-52
Дрогобыч	(03244) 3-11-59	Севастополь	(0692) 23-60-66
Запорожье	(0612) 34-60-08, 34-82-35	Черновцы	(03722) 4-57-07

Ивано-Франковск (03422) 2-53-01



Концерн «Укрпромінвест»

реалізує зі складу в Києві:

- ✓ АРАХІС;
- ✓ КАКАО-ПОРОШОК;
- ✓ ІЗЮМ;
- ✓ ВАНІЛІН;
- ✓ КАВУ СМАЖЕНУ В ЗЕРНАХ.

Київ: (044) 264-94-34, 264-94-42.

Телефони представництв по Україні:

Вінниця (0432) 35-05-91,
Запоріжжя (0612) 62-60-11,
Херсон (05522) 6-32-15,
Чернігів (0462) 95-87-51,
Івано-Франківськ: (03422) 4-81-60, 6-95-35,
Черкаси: (0472) 64-86-33, 64-82-22,
Маріуполь (0629) 37-10-17,
Лубни (053615) 49-70,
Луганськ: (0642) 53-83-21, 52-34-05.

Организация реализует масло дизельное «Славол» М32-40 или обменяет на сахар, водку. Количество не ограничено. Тел. в г. Харькове: (0572) 21-62-70, 21-77-07, 21-75-07.

Автомобильная фирма «Авто-люкс»

реализует постоянно новые легковые и грузовые автомобили за карбованцы по безналичному расчету со склада в г. Харькове и за наличный расчет из автосалона «ЛАДА» г. Харьков, ул. Чернышевского, 41:

ВАЗ 21213 «Тайга»
2107
21061
21043
21093
21083
21099
ГАЗ 31029 «Волга»
31029 — 51 компл., люкс
31029 — 50 компл., люкс
3302 «Газель» — 1,5 т (тент)
и другие модели (в т.ч. грузовые)

«Москвич» 2141
ИЖ 2715 «Пирожок».
УАЗ 31512 — брезент. верх
31514 — металлич. верх, люкс
2206 — пассажирский
3962 — санитарный
3303 — бортовой
КамАЗ 53212 — 10 т (тент)
5320 — 8 т (тент)
55111 — самосвал
5410 — седельный тягач
55102 — самосвал
«Колхозник» и другие модели.

Цены самые низкие. Все автомобили имеются в наличии.

Тел./факс 430-471.
Тел.: 8 (0572) 430-017, 217-507, 216-270, 217-707
с 9 до 17 час.

АО «Укрспецстроймеханизация» предлагает:

люльки самоподъемные; краны башенные, козловые и мостовые; бетоносмесители; грейферы; компрессоры; редукторы; вибраторы; молотки отбойные; маски сварщика; станки для резки арматуры; станции штукатурные; агрегаты окрасочные; краскопульты; паркетошлифовальные и мозаичношлифовальные машины; аппараты для сварки линолеума; стропы грузоподъемные; краскотерки; электроперфораторы; электромолотки; электрорубанки; электронагреватели; электроплиты кухонные; сетку металлическую; бульдозеры Б-170М 01. ЕН с рыхлителями.

Телефоны: (044) 517-54-77, 517-83-36. Факс 517-43-57.

Отдохните, и работа не будет в тягость!

12 стран! Более 20 туров!

Греция	от $395
Италия	от $545
Испания	от $530
Кипр	от $480
Турция	от $415
Тунис	от $560
Болгария	от $325

Египет, Чехия, Австрия Индия, ...
Отдых в Крыму и Прибалтике
Ваучеры

KVT КИЕВВНЕШТУР

КИЕВ: 212-83-73; 228-02-15; 224-45-86
ДНЕПРОПЕТРОВСК: 45-15-09
ДОНЕЦК: 91-12-53
НИКОЛАЕВ: 21-57-92
ЗАПОРОЖЬЕ: 33-22-10
СУМЫ: 32-04-13

Авиаперелет, трансфер, отель, полупансион, виза, страховка, скидки для детей
Лицензия № 000116

Обрій Маркетинг

ПОПРАВКА

В інформації про випуск акцій другої емісії АТ «Донецький м'ясокомбінат», надрукованій у № 125 від 8.07.95 р., останній абзац слід читати: «...10% акцій перебувають у власності керівництва підприємства».

Хроніка. Факти. Події

● *Загреб*

Пропозицію прийнято. До зустрічі у Києві

Надзвичайний і Повноважний Посол України в Республіці Хорватія Анатолій Шостак відвідав Голову Сабора (Парламенту) РХ Неделька Міхановича. Він ознайомив співрозмовника з структурою та діяльністю Верховної Ради України, запропонував відновити практику міжпарламентських обмінів, яка існувала між Україною та Хорватією ще за часів СРСР та СФРЮ.

Пан Міханович висловив велику зацікавленість хорватської сторони у відновленні таких зв'язків, що дало б змогу налагодити обопільно корисний обмін досвідом та інформацією на всіх рівнях, і висловив побажання відвідати Київ з парламентською делегацією.

● *Анкара*

Туреччина дасть Болгарії рекомендацію для вступу до НАТО



Про це заявив Президент Туреччини Сулейман Демірель, який перебуває з триденним офіційним візитом у Болгарії. Його візит підтвердив готовність обох сторін розвивати економічні зв'язки. За визначенням Президента Болгарії Желю Желева, військово-технічне співробітництво двох країн має стати мостом для входження Болгарії до НАТО. Президентові Туреччини показали таємний військовий полігон у місцевості Середня гора. Болгарський військовий об'єкт може бути надано в оренду для випробування військами НАТО нових зразків спеціальної зброї.

● *Токіо*

«Прапор свободи» у Тихому океані

Спільні американо-південнокорейські військово-морські навчання «Прапор свободи-95» розпочалися у південно-східній частині Республіки Корея. Про це повідомив представник командування збройних сил США. З американського боку беруть участь імовірно 5300 військовиків.

● *Бейрут*

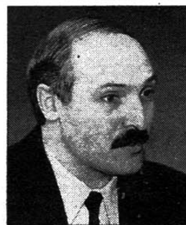
Снаряди були заборонені

Офіційний представник тимчасових сил ООН у Лівані підтвердив, що Ізраїль використовував заборонені міжнародними конвенціями снаряди, начинені голками і призначені для ураження живої сили, під час обстрілу в союзу околиць південноліванського міста Набатія.

Портрет політика

У цій грі він ходить чорним конем

НА ПРЕЗИДЕНТСЬКОМУ Олімпі, мабуть, не знайти особи більш загадкової. Супротивники називають його «білоруським диктатором», прихильники — несхитним борцем проти мафії. 13—14 липня Президент України Леонід Кучма планує відвідати Мінськ, тож читачам буде цікаво дізнатися: хто він такий — Олександр Лукашенко?



Його дорога до президентського кабінету Республіки Білорусь нагадує казку про Попелюшку. По закінченні Могильовського педінституту Лукашенко здобув фах учителя історії та суспільствознавства, з дипломом Білоруської сільськогосподарської академії — ще й професію економіста. Вивчаючи його біографію, аж до 1990 року, коли Олександра Лукашенка обрали до Верховної Ради, важко сказати, чи були у минулому якісь підстави сподіватися, що він сяде у крісло президента країни. Колишній студент педінституту в армії став інструктором політвідділу Західного прикордонного округу, потім несподівано опинився у могильовському міськкарчторгзі. Піднявся сходинками службової ієрархії — і вже інструктор Жовтневого райвиконкому міста. І раптово повернувся до роботи за фахом — відповідального секретаря районної організації товариства «Знання» у місті Шклові. Після цього — знову заступник командира роти з політчастини. І нова зміна роботи і галузі — заступник голови колгоспу «Ударник» Шкловського району. З колгоспу Олександр Лукашенко перебрався до райцентру і очолив комбінат будматеріалів. Потім, очевидно, з новою силою потягло до землі — секретар парткому колгоспу ім. Леніна. І, нарешті, — директор радгоспу «Городець».

Слід додати, що тільки на останній роботі Олександр Лукашенко затримався аж на сім років: більш як два роки одного місця він не тримався.

1990 року корабель Лукашенка з благословення виборців вирушив у велике плавання. Мабуть, мандат народного обранця відіграв головну роль у кар'єрі Лукашенка-політика. А обрання його головою тимчасової комісії для вивчення діяльності комерційних структур, що діють при республіканських і місцевих органах влади та управління відкрило можливість на законних підставах розібратися з чиновницьким апаратом, який привчений за сімдесят років до вседозволеності, не гребував у своїй роботі і «недозволеними прийомами». Серія викривальних справ, в яких фігурували і високопоставлені функціонери, зробила свою справу: рік тому, 10 липня, Олександр Лукашенко, пообіцявши збіднілому народові розібратися з корупцією у верхах і захистити його від злочинного світу, здобув 80,12 відсотка на виборах і... крісло президента.

На оцінки місцева та закордонна преса не поскупилася. Журналісти в один голос заявляли, що насправді переміг не Лукашенко, а популізм. В Білорусії, яка практично не вела визвольних війн, не мала практики будівництва незалежної держави, більш принадною виявилася ідея... державної боротьби зі злочинністю, хай навіть за рахунок суверенітету. Адже Олександр Лукашенко не приховував своїх симпатій до «старшого брата» (що, до речі, також підняло рейтинг кандидата). Не поступається своїми принципами і сьогодні. Травневий референдум, кваліфікований журналістами як початок поновлення СРСР, засвідчив: Лукашенко не бачить інших перспектив для Білорусі, крім союзу с Росією. Бути чи не бути цьому союзу, сьогодні залежить тільки від однієї особи — самого Лукашенка. Під гаслом боротьби з організованою злочинністю президент видав стільки указів, що під загрозою опинилося саме поняття «демократія».

Здавалося б, Росія здобула в особі Білорусі надійного партнера у боротьбі за якнайтіснішу інтеграцію з країнами СНД. Проте... Останнє рішення Лукашенка про припинення вивезення стратегічної зброї з території Білорусі змусило замислитися і Росію. «Безплатно нікому зброї віддавати не будемо, це власність Білорусі», — сказав президент.

Нині Олександр Лукашенко вступив у другий рік свого управління державою. Оскільки усе своє трудове життя Лукашенко кожне дворіччя закінчував переходом на іншу роботу або зміною сфери діяльності взагалі, слід і цього разу очікувати від нього багатьох несподіванок. Темна конячка — найкращий епітет, який можна підшукати. Очевидно, прямолінійному Кучмі буде непросто порозумітися з білоруським колегою.

Наталя ФІЛІПЧУК.



Краса дорогого варта

Скільки заробляють провідні супермоделі світу? За даними, наведеними у журналі «Форбс», перше місце у списку найбільш оплачуваних манекенниць посідає американка Сінді Кроуфорд. Торік вона заробила 6,5 мільйона доларів, рекламуючи продукцію таких гігантів, як «Пепсі» та «Ревлон». Сінді також знімається у телевізійних програмах.

Доходи 24-річної німки Клаудії Шиффер досягли 1994 року 5,3 мільйона доларів головним чином за рахунок контрактів з «Ревлоном» та «Фантою». Разом з топмоделями Кемпбелл та Макферсон вона є співласницею елітного закладу «Фешн кафе» у Нью-Йорку.

Лише третє місце зайняла 26-річна американка Крісті Тарлінгтон, яка нещодавно розпочала рекламувати натільну білизну від Келвіна Клайна. Вона також має великі контракти з фірмою «Камей». Її заробіток — 4,8 мільйона доларів. За цією трійкою — Лінда Евангеліста, Ель Макферсон, Нікі Тейлор, Ісабелла Росселліні, Кейт Мосс, Наомі Кембелл та Бриджит Холл, доходи яких склали від 2 до 3 мільйонів доларів.

Микита ЄРМАКОВ, ІТАР-ТАРС (з Франції)

Де в Європі жити добре

Найдешевше одягатися в Лондоні, харчуватися в Мадриді, купувати житло в Афінах, а лікуватися в Парижі. Але не слід купувати житло в Лондоні, харчуватися в Гельсінкі, одягатися чи взуватися в Парижі, вчитися чи розважатися в Стокгольмі, лікуватися, користуватися громадським транспортом чи засобами зв'язку в Копенгагені.

Такі висновки можна зробити з порівняльного статистичного дослідження вартості життя у столицях країн ЄС, опублікованого паризькою пресою.

Загалом найдорожчою столицею виявився Копенгаген, за яким ідуть Париж, Берлін, Відень, Гельсінкі, Лондон, Амстердам і Стокгольм. У цих містах вартість життя вища за середній показник, якому відповідає негласна столиця ЄС — Брюссель. Решта міст дешевші. У порядку здешевлення вони вишикувалися так: Рим, Дублін, Мадрид, Афіни, а завершує список найдешевша столиця — Лісабон.

Андрій ВАРЛАМОВ, ІТАР-ТАРС (з Токіо)

ДЛЯ НАЩАДКІВ

Північна Корея оголосила про намір «зберегти у прижиттєвому вигляді» тіло померлого 1994 року Президента КНДР Кім Ір Сена. Про це сказано у розповсюдженій постанові «Про увічнення пам'яті великого вождя товариша Кім Ір Сена», прийнятій ЦК Трудової партії Кореї, Комітетом оборони КНДР, Центральним народним комітетом і Адміністративною Радою КНДР.

Кім Ір Сен, схарактеризований у постанові як «батько нації» і «вічний символ усіх перемог і слави нашого народу», помер 8 липня минулого року, беззмінно обіймаючи найвищий пост у державі протягом 49 років.

Тіло вождя перебуватиме в Кимсусанському палаці з'їздів у центрі Пхеньяна, звідки Кім Ір Сен «мудро керував роботою партії й держави». Цю величну споруду перейменовують на «Кимсусанський меморіальний палац», а весь район, у якому він розташований, вирішено перетворити на «найвищу святиню» створеної Кім Ір Сеном ідеології чучхе — особливого, північнокорейського різновиду марксизму-ленінізму.

Постанова про увічнення пам'яті Кім Ір Сена, вважають оглядачі, свідчить про те, що невдовзі Кім Чен Ір, син і офіційний спадкоємець покійного президента, зможе формально обійняти найвищі державний і партійний пости в КНДР. На це саме побічно вказують і повідомлення про очікуване припинення національної жалоби за Кім Ір Сеном після закінчення року по його смерті.

Світлана ЧАЛА, «Голос України» (з Кишинева)

Крига скресла?

ЧЕРГОВА зустріч керівництва Молдови і Придністровського регіону завершилася підписанням трьох документів. Сторони домовилися не застосовувати одна до одної ні економічного, ні політичного, ні силового тиску.

Можна вважати це за поступку Молдови, Президент якої публічно заявив про остаточне врегулювання цього року придністровського конфлікту. Без договору про застосування сили Тирасполь на жодні угоди щодо статусу регіону не йшов. Нині вимоги придністровської сторони виконано. Розв'язано й питання щодо можливих гарантів. Двоє з них відомі: Росія і НБСЄ. Зараз з'ясовується і третій. На зустрічі ухвалено спільне звернення до Президента України з проханням про участь України в миротворчій місії у Придністров'ї.

Також ухвалено документ про взаємодію двох кредитно-грошових систем. Досі Дністер був кордоном між молдавським леєм і придністровським рублем. Це спричиняло зубожінню населення на обох берегах. Тепер лей ходитиме в Придністров'ї поряд з придністровським рублем.

Президент Молдови М. Снегур на зустрічі в Тирасполі заявив, що крига рушила. Перший конкретний крок до об'єднання Молдови зі своїм східним регіоном зроблено. Далі, за словами Голови Верховної Ради Придністров'я Г. Маракуци, належить працювати експертам: над варіантом Придністровської Молдавської Автономної Республіки в складі Молдови.

Юрій КУШКО, «Голос України» (з Таджикистану)

Резидент служить у російській дивізії

ПОГОНИ російського офіцера не заважали полковникові Шаріфу Шарипову працювати на ісламську опозицію Таджикистану.

Місцеві правоохоронні органи викрили його діяльність, сам він та ще 20 спільників заарештовані, повідомили на прес-конференції у МВС республіки.

37-річний офіцер відомий тим, що під час президентських виборів 1991 року висував свою кандидатуру на найвищий державний пост, однак не пройшов. Згодом улаштувався в одну з частин 201-ї російської дивізії, дислокованої у Таджикистані, заступником командира з тилу.

Йому та його групі інкримінують 12 убивств, у тому числі обстріл із гранатомета автобуса російських прикордонників у лютому цього року. Під час затримання та обшуку членів групи знайдено вибухові пристрої, вогнепальну зброю з глушниками, радіопередавачі.

«Нами доведено також причетність Шарипова до підготовки бойовиків таджицької опозиції на афганській території, — сказав полковник Нуралішо Назаров, заступник начальника Управління кримінального розшуку МВС республіки. — Тричі нелегально він побував у таборі таджицької опозиції в Афганістані і провів на той берег близько 30 бойовиків».

Представник МВС вважає, що в ряді випадків російські військові діють необачно, приймаючи на службу неперевірених людей.

Досвід

Лiпше без боргiв i кредитiв

Луцький електроапаратний завод — чи не єдине підприємство в обласному центрі, яке ось уже два роки не бере кредитів, не має боргів. Живе за рахунок лише своїх прибутків. Продукція заводу — це, в основному, різні системи для управління хлібопекарними заводами, сушіння зерна, теплицями, зерносховищами, глибинними водяними насосами тощо. Устаткування цехів розраховане на випуск виробів 250 найменувань і більше. За свідченням генерального директора підприємства Олега Бреславця, завод з цього великого переліку виробів випускає нині лише продукцію... трьох найменувань.

— Сьогодні ми випускаємо ті механізми і системи, на які є попит і замовник, — розповідає Олег Борисович. —Майже 90 відсотків продукції, яку виготовляємо, робимо на замовлення. Але тільки для тих, хто має гроші. На склад не працюємо. Як правило, сільськогосподарські підприємства неплатоспроможні. Тому ми знайшли ринок збуту для нових своїх виробів у вугільній, металургійній, атомній, енергетичній промисловості. І не тільки в Україні. Майже 40 відсотків продукції робимо на замовлення виробників Росії, Білорусі, Казахстану, інших держав колишнього Союзу.

Коли на Волині виник попит на металеві гаражі, торгові кіоски, каркасні теплиці — завод одразу ж почав їх випускати. Кільком сільськогосподарським підприємствам були потрібні приміщення для зберігання сіна — замовлення негайно виконали. Налагодили збут продукції до Казахстану, Тюмені. Так, поляки купують на заводі металеві шафи для електротехніки. Зав'язались ділові контакти з польськими фірмами, які постачатимуть для підприємства комплектувальні, бо вони дешевші від тих, що купуємо в Росії.

Нині у портфелі замовлень підприємство має їх стільки, що вистачить на майже десять місячних програм. Але потужності заводу можуть давати вдвічі, коли не втричі більше. На жаль, багато замовників — неплатоспроможні. А віддавати продукцію в борг завод не наважується, бо це все одно, що її подарувати.

Богдан БЕРЕКЕТА.

Волинська область.

У номер

● *Київ*

Військо істотно поповнилося

Попередні підсумки призовної кампанії до Збройних Сил України «Весна-95» «перевершили найвищі прогнози», заявив на брифінгу начальник Головного організаційно-мобілізаційного управління Генштабу ЗС України Валерій Венгер.

За його словами, зараз укомплектованість Збройних Сил країни з урахуванням призваних новобранців становить 80 відсотків. З них — 3 відсотки мають вищу освіту. Перше місце з виконання плану призову посіла Республіка Крим. В. Венгер відзначив також високу активність призову в Херсонській, Дніпропетровській, Рівненській і Вінницькій областях. Водночас план призову не виконано в Києві, Запорізькій та Кіровоградській областях.

Інтерфакс-Україна.

● *Сімферополь*

Будь-який орган як на долоні

Кримський діагностичний центр поповнився рентгено-комп'ютерним томографом «SOMATOM» відомої фірми «Сіменс». Це обладнання дає змогу детально й пошарово «проглянути» будь-який людський орган. За зміну завідувач відділу променевої діагностики Володимир Іванович Цикалов обстежує шість чоловік. У Німеччині та інших європейських державах така установка розрахована на обслуговування 150 тисяч населення, а в Криму вона, на жаль, єдина — на майже три мільйони мешканців.

На знімку: лікар В. Цикалов готує установку до роботи.

Фото Костянтина ДУДЧЕНКА (Укрінформ).

● *Чернівці*

Чого Дунай зажурився

Завершено міжнародну екологічну конференцію на тему «Завдання недержавних громадських організацій у збереженні малих річок басейну Дунаю», яку провели «Зелений світ» Буковини, Буковинська філія Національного екоцентру України та Чернівецька обласна організація Червоного Хреста. Участь у ній взяли природоохоронні громадські об'єднання Румунії, Молдови, Болгарії та України.

Неформали здійснили грунтовний науковий аналіз стану малих водних артерій басейну Дунаю, з'ясували причини та джерела їхнього забруднення, намітили ряд міжнародних проектів, спрямованих на поліпшення ситуації, закликали до тісної співпраці державні владні структури, звернулися до міжнародних благодійницьких фондів та бізнесових кіл за допомогою у фінансуванні екологічних розробок.

● *Донецьк*

Він жив «в такие времена»

Восьмого липня на 73-му році життя пішов із життя Микола Рибалко. Поет-фронтовик, лауреат Державної премії імені Тараса Шевченка. Тричі поранений на війні, втративши зір, він знайшов порятунок у слові-образі. За сорок років творчого життя видав понад 30 поетичних збірок. Назавжди залишився вірний своєму місту — Краматорську. А вся країна слухала його пісню-спогад «Я жил в такие времена»...

Конверсія

Від «оборонки» труби для житла

На Чернівецькому металообробному заводі № 70 Міністерства оборони України відкрився новий трубопрокатний цех. Він спеціалізуватиметься на випуску сталевих електрозварних труб, які використовуватимуться для прокладання водо-, тепло- та газових мереж.

Річна потужність виробництва — 20 тисяч тонн продукції. Для Західної України, де немає трубопрокатного виробництва, це справжня подія.

— В Україні втілюється велика програма житлового будівництва для військовослужбовців. Для цього потрібні величезні матеріальні ресурси, в тому числі й труби для водопровідних і газових мереж, які завжди були дефіцитні в будівельному комплексі, — сказав під час відкриття цеху начальник відділу будівництва та розквартирування Міноборони генерал-лейтенант Дмитро Рудковський, — тому ми вирішили започаткувати власне виробництво, щоб не залежати від постачальників. Спершу труби кататимуться в Чернівцях, щоб забезпечити ними західноукраїнський регіон. У разі потреби встановимо трубопрокатні стани й на інших заводах.

Чернівецькі металообробники ділом довели, що навіть за такої ситуації можна віднаходити рятівний вихід. За якихось півроку вони зуміли вишукати необхідне обладнання, змонтувати і налагодити його.

Василь БАБУХ.

Чернівці.

Безпритульний кізельгур,

або Чому опинилося «на мілині» єдине в Україні підприємство, яке випускає цінний багатопрофільний мінерал

Тридцять років тому задумали наші цукровики здійснити патріотичну акцію. Раніше десять цукрозаводів застосовували технологію фільтрування за допомогою діатоміту, виготовленого з мінералу рослинного походження. За цей порошок доводилося розплачуватися з американською фірмою «Джон Менвілл» золотом. А тут з'ясувалося, що без діатоміту можна обійтися, якщо налагодити виробництво потрібної речовини з аналогічного йому трепелу, якого в наших краях хоч греблю гати. Так на базі Первозванівського родовища трепелу поблизу Кіровограда з'явився завод «Кізельгур» (нині АО «Кіровоградський механічний завод») потужністю 20 тисяч тонн порошку за рік.

— Щоправда, на проектну потужність ми так і не вийшли, не було потреби, — каже директор Анатолій Олексієнко. — Але працювали стабільно, виробляючи 11—12 тисяч тонн продукції та забезпечуючи нею всі цукрові заводи в Україні та за її межами.

Два з половиною десятки років підприємство не знало клопотів із збутом продукції, брали її не лише цукровики. Адже, наприклад, «Кізельгур-Ф» застосовують для фільтрування соків і сиропів, пива й олії, технічних масел і нафтопродуктів, антибіотиків і глюкози, питної і стічних вод, різноманітних розчинників тощо. «Кізельгур-УЦ» застосовують для тонкого високоякісного фільтрування, де на першому місці не кількість, а найвища чистота фільтрованих розчинів. «Кізельгур-Н» іде як наповнювач для товарів побутової хімії, будівельних матеріалів.

А в результаті торік завод відвантажив в Україну та за її межі лише трохи більш як дві тисячі тонн продукції. А з травня стоїть, маючи на складах ще 1880. Як тільки реалізують, знову розпочнуть виробництво. Беруть кізельгур в основному пивовари, кілька заводів побутової хімії, Київська фабрика хімчистки. А колись лише сама хімчистка замовляла понад тисячу тонн. А цукровики не беруть зовсім.

— Нам він не потрібен, — відповів начальник виробничо-технічного відділу АТ «Кіровоградцукропром» Яків Біргін. — Колись брали, а тепер обходимося, ще й на складах залишився. Застосовуємо тепер нові способи очищення.

Отож став «Кізельгур» безбатченком. Більше стоїть аніж працює. Вивчивши кон'юнктуру, взявся виготовляти втулково-роликові ланцюги. Налагоджує випуск блоків і черепиці, а для сільськогосподарського виробництва — мінеральної добавки до комбікорму для худоби та птиці. Домішок кізельгуру збільшує несучість на третину, а також оберігає птахів від хвороб. Замовлення надходять здебільшого від птахофабрик з-під Санкт-Петербурга, з Курської області, Білорусі. Тільки свої не поспішають брати. Можливо, через ціну? 44 мільйони за тонну — недешево. Та коли б завод працював стало, вона була б багато менша. Тому й сподіваються заводчани, що мине всеохопна криза, і їхня продукція знову буде потрібна, як колись.

Микола ВОЛОК.

Кіровоград.

Урожай-95

Спотикання на рівному

На Донеччині жнива розпочалися на тиждень-два раніше, ніж звичайно. Можливо, це і спричинило ті негаразди, що нині дошкуляють хліборобам. Половину із 470 тисяч гектарів ранніх зернових скошено, але підібрали тільки 90 тисяч гектарів. Основна причина затримок — нестача пального. У кожному районі 5—7 господарств не мають чим заправляти комбайни та автомобілі, а це загрожує втратою врожаю.

Проблематичне і забезпечення запасними частинами. Раніше їх отримували із Ростова, а тепер надія лише на Білу Церкву. Та представники Донеччини днями оббивають пороги у цьому місті, але отримати потрібні вузли і деталі не можуть. Крім усього, проблема із коштами, бо господарства ніяк не можуть отримати ані форвардну оплату, ані за вирощену та вироблену продукцію.

Турбує хліборобів і врожайність: 23 центнери з гектара — то для Донеччини не показник. Є проте надія на озимі, які ще тільки починають збирати, зокрема у Новоазовському, Першотравневому, Володарському районах. Але якщо не буде вирішене питання із забезпеченням пальним і запчастинами, Донеччина програє великою мірою.

Юрій ДОЦЕНКО.

Донецька область.

Росія — Україна: знову перемогла дружба

У Верховної Ради України з'явилася ще одна традиція. Добра. Це — проведення футбольних матчів із збірною Державної Думи Росії. 14 травня депутати українського і російського парламентів зустрічалися у Києві. А минулої неділі матч-відповідь відбувся у Москві.

Як давніх друзів в аеропорту Внуково українську делегацію зустріли із хлібом-сіллю заступник Голови Держдуми Росії А. Чілінгаров, депутати М. Харитонов, В. Плотников. У плані підготовки до матчу господарі запропонували українським колегам цікаву, насичену програму.

На стадіоні «Динамо» наші депутати подивилися, що таке великий футбол. Його демонстрували лідери російського чемпіонату «Динамо» (Москва) і «Спартак» (Владикавказ). Після них на полі стадіону «Динамо» генеральну репетицію провела українська команда.

Наступного дня господарі запросили українських гостей до Третьяковської галереї, влаштували екскурсію до меморіального комплексу на Поклонній горі. Делегація народних депутатів України, яку очолював заступник Голови Верховної Ради України О. Дьомін, поклала квіти до монументу воїнам-переможцям.

А потім був футбол у виконанні депутатів. На трибунах «Динамо» зібралося не менше глядачів, аніж на попередньому матчі професіоналів. А скільки знайомих облич — М. Озеров, В. Масльченко, хокеїст П. Буре, футболісти В. Карпін, В. Онопко. Репортаж вів не менш відомий коментатор Г. Орлов з Санкт-Петербурга. Місця в урядовій ложі (див. фото) зайняли Президент Росії Борис Єльцин, Голова Держдуми Іван Рибкін, заступник Голови Верховної Ради України Олег Дьомін, а на трибуні присутніх потішав екстравагантний депутат Держдуми Володимир Маричев.

(Закінчення на 16-й стор.).







Арбітражний суд Львівської області (Львів, вул. Винниченка, 3) порушив справу № 2/616 про банкрутство приватної фірми «Орест-Українець».
Адреса: 290002, Львів-2, вул. Підголоско, 25, р/р 2468245 в ОД АК «Укрсоцбанк» Львова, МФО 325019.
Претензії прийматимуть протягом одного місяця зі дня виходу оголошення.

Арбітражний суд Донецької області порушив справу № 95/4-18 про банкрутство Т.О.В. «Кентавр ЛТД».
Адреса боржника: Донецьк, вул. Університетська, 36, р/р 1467880 у ЦМВ АК ПІБ Макіївки Донецької області.

Арбітражним судом Львівської області (290004, м. Львів, вул. Винниченка, 3) порушено справу № 2/455 про визнання банкрутом Приватного підприємства «Ортофлекс». Місцезнаходження: 290019, Львів - 19, вул. Спадиста, 1/9, розрахунковий рахунок № 468461 в КБ «Дністер-Банк».
Претензії кредиторів і заяви можливих санаторів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування цього оголошення.

Арбитражный суд Донецкой области (340105, г. Донецк, бульвар Пушкина, 34) возбуждает дело 34/5-22 о банкротстве общества с ограниченной ответственностью «Семикс ЛТД», 340000, г. Донецк, ул. Артема, 74, р/с 4670005 в Куйбышевском отд. АК ПИБ, МФО 334408.
Претензии кредиторов принимаются в течение месяца со дня опубликования этого объявления.

Арбітражним судом Львівської області (290004, Львів, вул. Винниченка, 3) порушено справу № 2/327 про визнання банкрутом малого приватного виробничого підприємства «Чорногора».
Юридична адреса: 290024, Львів - 24, вул. Б. Хмельницького, 88, розрахунковий рахунок № 1468616 в Західно-Українському комерційному банку.
Претензії кредиторів і заяви можливих санаторів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування цього оголошення.

Арбітражний суд Києва (252030, Київ-30, вул. Б. Хмельницького, 44-в) порушив справу № 14/84 про визнання банкрутом МП «Милтекс» (реєстраційний № 010 - 23006 Дарницької держадміністрації Києва), юридична адреса: Київ-105, вул. М. Расково\ї, 4-а, розрахунковий рахунок №609346 в АКБ «Алекс», МФО 300443.
Претензії можливих кредиторів і заяви санаторів приймаються протягом місяця із дня опублікування оголошення.

Арбітражним судом Львівської області (290004, м. Львів-4, вул. Винниченка, 3) порушено справу № 2/197 про визнання банкрутом приватного підприємства фірми «Вінтер». Юридична адреса: 290020, Львів-20, вул. П. Панча, 18/49, розрахунковий рахунок № 468906 в Сихівському відділенні Промінвестбанку м. Львова.
Претензії кредиторів і заяви можливих санаторів прийматимуть протягом місяця із дня опублікування цього оголошення.

Арбитражным судом Харьковской области (Харьков, Дом Советов, ул. Сумская, 64) возбуждено дело № 1017/5-51 о банкротстве общества с ограниченной ответственностью «Град — Мажор» (Харьков, ул. Межлаука, 6/1, кв. 15; р/с 400467830 в Регион-банке). Целью объявления является выявление кредиторов и возможных санаторов.

Арбітражний суд Києва (252030, Київ-30, вул. Б. Хмельницького, 44-в) порушив справу № 15/54 про визнання банкрутом СП «Ротменс Ентерпрайзис» (реєстраційний № 0092-1055-СП Дарницької держадміністрації Києва), юридична адреса: Київ-147, вул. Ентузіастів, буд. 43, кв.1, розрахунковий рахунок № 4467491, валютний рахунок № 010070843 в АКБ «Правекс-банк», МФО 321983.
Претензії кредиторів і заяви можливих санаторів приймаються протягом місяця із дня опублікування оголошення.

Арбитражный суд Запорожской области (330001, Запорожье, ул. Шаумяна, 4, тел. 32-05-15) 15.05.95 г. возбудил дело № 5/1-220 о банкротстве научно-производственной группы «Старт» (адреса: юридический — Молочанск Запорожской обл., ул. Шевченко, 57; фактический — 330000, Запорожье, пр. Ленина, 162).

Росія — Україна: знову перемогла дружба

(Початок на 15-й стор.).

Варто зазначити, що після першого матчу у Києві збірна парламенту України під пильним оком головного тренера Євгена Тодорова розпочала інтенсивну підготовку до зустрічі у Москві. Цікаво, що нападаючий Володимир Мельник, який сподобався болільникам ще у київській грі, за цей час «скинув» 12 кілограмів власної ваги. Отакі були навантаження.

Тому не дивно, що українська команда запропонувала російській високий темп. Думці, на жаль, прийняли виклик. За підтримки глядачів їм вдалося забити перший м'яч. Зробив це Валерій Сичов, він же потім «застукав» зненацька воротаря, який вийшов з воріт.



Тренер збірної України випустив на поле «свіжих» гравців, які притисли росіян до воріт. Після красивої комбінації господарі збили у центральному майданчику Євгена Краснякова. Суддя зустрічі Андрій Бутенко без вагань вказав на одинадцятиметрову позначку. Капітан збірної України Георгій Філіпчук пробив точнісінько у «дев'ятку». Згодом росіян виручила штанга. Матч йшов до нічиєї, але українській команді забракло часу для того, щоб забити другий м'яч. Отож, збірна Держдуми Росії перемогла — 2:1.

А потім усім учасникам було вручено призи. Окремо названо кращих гравців за амплуа. Президент футбольного клубу «Динамо» (Київ) Григорій Суркіс вручив російській команді м'яч з автографами чемпіонів України і картину з мальовничим українським пейзажем. Такі ж м'ячі полетіли на трибуни і дісталися найспритнішим глядачам. Приз «Голосу України» призначався найелегантнішому гравцю у складі збірної Держдуми. Після короткої наради українські журналісти визначили: це — Геннадій Бурбуліс. Він одразу і приміряв українську сорочку (див. фото), а учасники матчу сфотографувалися на згадку (див. фото).

А потім відбувся обмін враженнями, досвідом депутатської роботи. Футболісти обох парламентів домовились про нові матчі, які зближують два великі народи. І, звичайно, наприкінці зустрічі звучали російські та українські пісні у виконанні депутатів Держдуми і Верховної Ради.

Мені залишається сказати, хто брав участь з української сторони у цьому матчі. Воротарі — Манчуленко і Жир, польові гравці — Шандрюк, Філіпчук, Ляшенко, Чивюк, Стецьків, Донченко, Меркулов, Соболєв, Мельник, Красняков. На заміну виходили Карнаух, Головко, Паламарчук, Кулаков, Павленко.

Олександр БІЛИК.
Фото Сергія КОВАЛЬЧУКА.

«Динамо» боротиметься за Кубок чемпіонів

Сьогодні в Цюріху відбудеться жеребкування учасників європейських турнірів для клубних команд. А напередодні із штаб-квартири УЄФА до Києва прийшла приємна новина: київське «Динамо», яке у першому варіанті не потрапляло до Ліги чемпіонів, включене у список 24 команд, які вибороватимуть почесний приз для кращої клубної команди Європи.

Правда, киянам, як і торік, доведеться провести відбіркові матчі. З ким? Серед найвірогідніших суперників «Динамо» — «Андерлехт» (Бельгія), «Бешикташ» (Туреччина), «Казино» (Австрія), «Панатінаїкос» (Греція), «Ольборг» (Данія), «Гетеборг» (Швеція), «Рейнджерс» (Шотландія), «Грасхопперс» (Швейцарія). Крім киян, у суперники цим командам можуть потрапити: «Легія» (Польща), «Стяуа» (Румунія), «Русенборг» (Норвегія), «Маккабі» (Ізраїль), «Ференцварош» (Угорщина), «Хайдук» (Хорватія) та «Анортосіс» (Кіпр).

Звістка про включення «Динамо» у розиграш Кубка чемпіонів застала президента динамівського клубу Григорія Суркіса у Москві. Переглянувши список команд, які можуть стати суперниками киян, він сказав: «Не заперечуватиму проти «Бешикташа», «Ольборга» або «Грасхопперса». Але й з іншими клубами грати нам під силу».

Отже, наш чемпіон сьогодні знатиме свого суперника і зможе цілеспрямовано готуватися до матчів, які, за попередніми даними, відбудуться 9 та 23 серпня. Успіхів тобі, «Динамо»!

ГОЛОС УКРАЇНИ

Засновник — Верховна Рада України.
Видавець — Президія Верховної Ради України.
252019, м. Київ-19, вул. М. Грушевського, 5.
Газета виходить з 1 січня 1991 року.

Головний редактор С. ПРАВДЕНКО.
Редколегія: О. БІЛИК (заст. головного редактора), Л. БРОВЧЕНКО (заст. головного редактора), А. ГОРЛОВ (перший заст. головного редактора), В. ЖЕЖЕРА, В. КРАСНОДЕМСЬКИЙ, С. ПИСАРЕНКО, А. СОЛОНСЬКИЙ, В. СУДДЯ (заст. головного редактора).

Адреса редакції: 252047, Київ-47, вул. Нестерова, 4.

♦ ТЕЛЕФОНИ: для довідок — 441-88-23; телефакс — 224-72-54; відділ реклами — 441-89-34, 441-89-44, телефакс 449-85-62.
♦ Рукописів не повертаємо.
♦ Листування з читачами — тільки на сторінках газети.

Свідоцтво про реєстрацію періодичного друкованого видання — КП № 1 від 18.09.1990 р.

♦ За зміст та достовірність інформації у рекламних публікаціях відповідальність несе рекламодавець.
♦ Редакція не завжди поділяє позицію авторів публікацій.
♦ За точність викладених фактів відповідальність несе автор.

Газета виходить 5 разів на тиждень (крім неділі й понеділка) українською і російською мовами. Індекс 60955. Тираж 358383.

Комбінат друку видавництва «Преса України». 252047, Київ-47, проспект Перемоги, 50. 1 2 3 4 5 6 7 8 9 0 Зам. 0311127.